



Aarhus, 14. juni 2024

**Bilagssamling
til åben dagsorden til mødet i
Repræsentantskabet for Midttrafik
21. juni 2024 kl. 10:30
Midttrafik,
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Midttrafik byder ny direktør velkommen

30.4.2024 08:00:00 CEST | [Midttrafik](#)

Del [f](#) [in](#) [X](#) [✉](#) [WhatsApp](#)

Lars Berg bliver ny mand i spidsen for den kollektive trafik i Midtjylland. Fra 1. juni overtager han posten som direktør for Midttrafik efter Jens Erik Sørensen.



Midttrafiks bestyrelse har ansat Lars Berg som ny direktør for Midttrafik fra 1. juni 2024.

Midttrafik er inde i en positiv udvikling med stigende passagertal efter nogle hårde år med dalende passagertal på grund af covid-19 og efterfølgende stigende energipriser.

Trafikselskabet ser en spændende fremtid i møde, hvor den kollektive trafik kan bidrage til at løse samfundsrelaterede udfordringer med klima, trængsel på vejene og sammenhæng fra land til by.

Bestyrelsesformand Steen Vindum fortæller:

"Jeg glæder mig til samarbejdet med Lars Berg. Midttrafik er som organisation i god gænge. Vi får en direktør med en god ballast, der kan fortsætte det gode arbejde og samtidig styrke Midttrafiks udvikling. Ekspertudvalgets rapport indeholder forhåbentlig nogle svar og handlemuligheder for den kollektive trafik. Det skal Midttrafik være klar til".

Lars Berg kommer fra trafikselskabet Sydtrafik, hvor han har været direktør siden 2014. Midttrafik får derfor en ny direktør med et solidt kendskab til kollektiv trafik.

"Jeg er både beæret og stolt over at få muligheden for at stå i spidsen for Midttrafik. Og jeg glæder mig til, at jeg starter den 1. juni, siger Lars Berg.

Lars Berg fortsætter: "Kollektiv trafik har haft nogle svære år og der skal fortsat stort fokus på at få flere passagerer i den kollektive trafik. Grundlaget for det er den gode driftsstabile kerne af kollektiv trafik samtidig med, at der skal udvikles nye mobilitetsformer til gavn for den enkelte borger i Midtjylland.

Jeg ser meget frem til at tage ansvaret for at sikre og udvikle Midttrafiks vigtige position inden for kollektiv mobilitet i samarbejde med bestyrelsen, medarbejderne og nære interessenter".

Lars Berg overtager førersædet hos Midttrafik efter Jens Erik Sørensen, der har valgt at takke af efter 17 år som direktør for det midtjyske trafikselskab.

Om Midttrafik

Midttrafik er et trafikselskab og står i spidsen for bybusser, regionale busser, flextrafik, Letbanen og Midtjyske Jernbaner i Midtjylland.

Midttrafik administrerer den kollektive trafik med finansiering fra Region Midtjylland og 18 kommuner i regionen.

Opgaverne spænder bredt fra blandt andet planlægning og koordinering af bustrafikken, gennemførelse af udbud og kontraktadministration, kvalitetskontrol, fastsættelse af priser og rejseregler, kundeservice til information og markedsføring af den kollektive trafik.

Billeder





midttrafik

17. MAJ 2024

Årsregnskab 2023

Hovednotat

Tilhørende Bilag:

Bilag 2 – Byrdefordeling pr. område

Bilag 3 – Opsummering pr. bestiller

Indhold

1	Oplysninger om selskabet	2
2	Ledelsespåtegning	3
3	Den uafhængige revisors revisionspåtegning	4
4	Ledelsesberetning	9
5	Midttrafiks regnskab 2023	17
6	Noter til resultat, balance og pengestrømsopgørelse	25

1 Oplysninger om selskabet

Navn	Midttrafik
Adresse, postnr., by	Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg
CVR-nr.	29943176
Regnskabsår	1. januar – 31. december
Hjemmeside	www.midttrafik.dk
Telefon	87 40 82 00
Bestyrelse	<p>Steen Vindum Silkeborg Kommune, Formand (V)</p> <p>Anders Bøge Skive Kommune, 1. næstformand (F)</p> <p>Arne Lægaard Region Midtjylland, 2. næstformand (V)</p> <p>Benny Hammer Norddjurs Kommune (C)</p> <p>Christian Engelbrecht Pedersen Randers Kommune (A)</p> <p>Claus Leick Skanderborg Kommune (F)</p> <p>Hüseyin Arac Aarhus Kommune (A)</p> <p>Morten Flæng Region Midtjylland (A)</p> <p>Mikael Würtz Ikast-Brande Kommune (O)</p>
Direktion	Jens Erik Sørensen (Direktør)
Revision	EY Godkendt Revisionspartnerselskab Værkmestergade 25 8000 Aarhus C.

2 Ledespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for Midttrafik for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2023. Årsregnskabet er aflagt i overensstemmelse med reglerne i Indenrigs og Sundhedsministeriets "Budget og Regnskabssystem for kommuner".

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2023 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar 31. december 2023.

Det er endvidere vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i Midttrafiks aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og for Midttrafiks finansielle stilling.

Aarhus 17. maj 2024

Direktion:

Jens Erik Sørensen
Direktør

Bestyrelsen:

Steen Vindum
Formand

Anders Bøge
Næstformand

Arne Lægaard
2. næstformand

Benny Hammer

Christian Engelbrecht Pedersen

Claus Leick

Hüseyin Arac

Morten Flæng

Mikael Würtz

3 Den uafhængige revisors revisionspåtegning

3.1 Til bestyrelsen for Midttrafik

3.1.1 Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Midttrafik for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2023, jf. siderne 17-41 i årsregnskabet 2023, der omfatter resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis og uddrag af regnskab for AarBus.

Årsregnskabet udarbejdes efter kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet i alle væsentlige henseender er rigtigt, det vil sige udarbejdet i overensstemmelse med bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v.

Vores konklusion er konsistent med vores revisionsberetning til bestyrelsen.

3.1.2 Grundlag for konklusion

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision, de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet". Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

3.1.3 Uafhængighed

Vi er uafhængige af Midttrafik i overensstemmelse med International Ethics Standards Board for Accountants' internationale retningslinjer for revisorers etiske adfærd (IESBA Code) og de yderligere etiske krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse krav og IESBA Code.

Efter vores bedste overbevisning er der ikke udført forbudte ikke-revisionsydelser, som omhandlet i bekendtgørelse om kommunal og regional revision.

3.1.4 Valg af revisor

Vi blev af bestyrelsen første gang valgt som revisor for Midttrafik ved etableringen 1. januar 2007 og har varetaget revisionen i en sammenhængende periode på 17 år frem til og med regnskabsåret 2023. Vi blev senest valgt efter en udbudsrunde i 2020, hvor vi fik revisionsaftalen forlænget for en 4-årig periode til og med regnskabsåret 2024.

3.1.5 Centrale forhold ved revisionen

Centrale forhold ved revisionen er de forhold, der efter vores faglige vurdering var mest betydelige ved vores revision af årsregnskabet for regnskabsåret 2023. Disse forhold blev behandlet som led i vores revision af årsregnskabet som helhed og udformningen af vores konklusion herom. Vi afgiver ikke nogen særskilt konklusion om disse forhold. For hvert af nedennævnte forhold er beskrivelsen af, hvordan forholdet blev behandlet ved vores revision, givet i denne sammenhæng.

Vi har opfyldt vores ansvar som beskrevet i afsnittet "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet", herunder i relation til nedennævnte centrale forhold ved revisionen. Vores revision har omfattet udformning og udførelse af revisionshandlingerne som reaktion på vores vurdering af risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet. Resultatet af vores revisionshandlingerne, herunder de revisionshandlingerne vi har udført for at behandle nedennævnte forhold, danner grundlag for vores konklusion om årsregnskabet som helhed.

3.1.6 Indregning af busindtægter

Busindtægter er en betydelig regnskabspost og kompleks, da datagrundlaget for indregningen af indtægter kommer fra flere forskellige indtægtssystemer og indtægtskilder, herunder fra serviceleverandører. Som følge heraf anser vi indregning af busindtægter som et centralt forhold i revisionen.

Ved revisionen har vi opnået forståelse for de af ledelsen tilrettelagte forretningsgange og interne kontroller, der sikrer, at der sker korrekt indregning af indtægter, herunder at indtægter afstemmes til underliggende systemer og kilder.

Revisionen har desuden omfattet efterprøvning af de af Midttrafik udarbejdede afstemninger, analyser af udviklingen i de enkelte indtægtsgrupper, dataanalyse af udvalgte omsætningstransaktioner samt inspektion af it-revisorerklæringer fra serviceleverandører. Vi har endvidere efterprøvet grundlaget for periodiseringer af indtægter i det omkostningsbaserede regnskab.

3.1.7 Fremhævelse af forhold vedrørende revisionen

Midttrafik har i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v., som sammenligningstal i årsregnskabet medtaget de af bestyrelsen godkendte budgettal for 2023. Disse sammenligningstal har ikke været underlagt revision.

3.1.8 Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der i alle væsentlige henseender er rigtig, det vil sige udarbejdet i overensstemmelse med bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Ved udarbejdelsen af årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere Midttrafiks evne til at fortsætte driften, at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant, samt at udarbejde årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere Midttrafik, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

3.1.9 Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision, de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jf. lov om kommunernes styrelse, altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabs-brugerne træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision, de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jf. lov om kommunernes styrelse, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandling som reaktion på disse risici samt opnår revisions-bevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.
- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandling, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af Midttrafiks interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om Midttrafiks evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at Midttrafik ikke længere kan fortsætte driften.

Vi kommunikerer med den øverste ledelse om bl.a. det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.

3.1.10 Udtalelse om ledelsesberetning

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen, side 9-16.

Vores konklusion om årsregnskabet dækker ikke ledelsesberetningen, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at læse ledelsesberetningen og i den forbindelse overveje, om ledelsesberetningen er væsentligt inkonsistent med årsregnskabet eller vores viden opnået ved revisionen eller på anden måde synes at indeholde væsentlig fejlinformation. Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen, skal vi rapportere om dette forhold.

Vi har ingenting at rapportere i den forbindelse.

3.1.11 Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ledelsen er også ansvarlig for, at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de aktiviteter, der er omfattet af årsregnskabet. Ledelsen har i den forbindelse ansvar for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsommelighed, produktivitet og effektivitet.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at gennemføre juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision af udvalgte emner i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision. I vores juridisk-kritiske revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed for de udvalgte emner, om de undersøgte dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre forskrifter samt indgåede aftaler og sædvanlig praksis. I vores forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de undersøgte systemer, processer eller dispositioner understøtter skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de aktiviteter, der er omfattet af årsregnskabet.

Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er anledning til væsentlige kritiske bemærkninger, skal vi rapportere herom i denne udtalelse.

Vi har ingen væsentlige kritiske bemærkninger at rapportere i den forbindelse.

Aarhus den 17. maj 2024
EY Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 30 70 02 28

Claus Hammer-Pedersen
statsaut. revisor
mne21334

Simon M. Laursen
statsaut. revisor
mne45894

4 Ledelsesberetning

Resultatet til byrdefordeling 2023 mellem kommunerne, Region Midtjylland, FynBus og Sydtrafik blev 52,2 mio. kr. lavere end budgetteret. Det skal bemærkes, at tilbageførsel fra AarBus til Aarhus Kommune på 95 mio. kr. indgår i byrdefordelingen og dermed er årets reelle byrdefordelte udgifter tilsvarende højere.

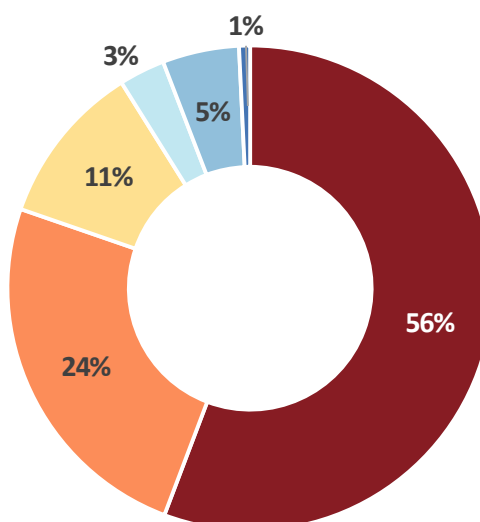
Resultatopgørelsen viser et udgiftsbaseret resultat efter finansiering på 1,9 mio. kr. i underskud. Der er af tidligere års disponerede og ikke anvendte midler overført 25,1 mio. kr. til 2023, og heraf der i året anvendt 11,1 mio. kr. til udviklingsprojekter.

Staten dækker en del af trafikskabernes økonomiske udfordring i 2023 vedrørende de stigende energipriser igennem et forsyningstilskud. Trafikskaberne har samlet modtaget 140 mio. kr. og Midttrafiks andel udgør 31,9 mio. kr. hvoraf 0,2 vedr. NT's andel afregnes i 2024. Således er 31,7 mio. kr. af forsyningstilskuddet afregnet til Midttrafiks bestillere i 2023. Midttrafik har udover dette modtaget yderligere 8,9 mio. kr. fra staten for covid fra regnskabsåret 2022. Det samlede tilskud fra staten udgør dermed 40,7 mio. kr.

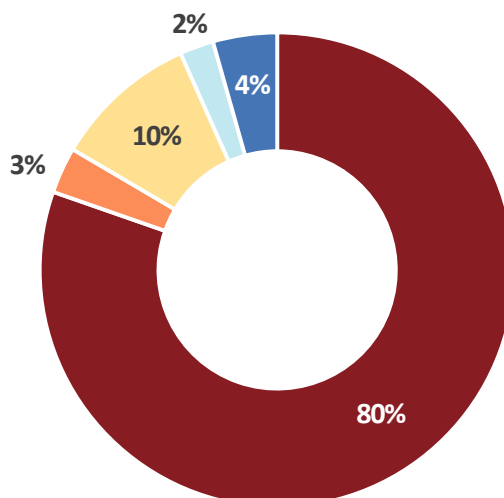
Det omkostningsbaserede resultat er et underskud på 52,9 mio. kr. Reguleringen fra det udgiftsbaserede resultat til det omkostningsbaserede resultat vedrører afskrivninger på indeværende og tidligere års investeringer i rejsekortudstyr og bus-IT, periodisering af forudbetalte billetprodukter samt regulering af hensættelse til tjenestemandspensioner og gæld vedr. lønmodtagernes feriemidler.

Midttrafiks største aktivitetsområde er busdrift og rejsekort, som udgør ca. 56 % af Midttrafiks samlede udgifter. Efter busdrift er Flextrafik det næststørste område, og tegner sig for 24 % af de samlede udgifter. På indtægtssiden er Midttrafiks primære indtægtskilde passagerindtægter, hvor indtægterne vedrørende busdrift udgør 80,3 % af de samlede indtægter. Indtægter vedrørende letbane og tog udgør 12,1 % af de samlede indtægter, og er det næststørste indtægtsområde i 2023.

Beløb i mio. kr.	R2023
Udgifter	
Busdrift & rejsekort	1.547,0
Flextrafik	680,8
Letbanedrift	300,4
Togdrift	84,8
Trafikskabet	141,8
Øvrige	20,3
I alt	2.775,1



Beløb i mio. kr.	R2023
Indtægter	
Busdrift	-677,2
Flextrafik	-26,6
Letbanedrift	-82,9
Togdrift	-19,5
Øvrige	-36,7
I alt	-843,0



	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Midttrafiks samlede indtægter				
Passagerindtægter	-576,3	-596,3	-603,2	-6,9
Takstkompensation	-29,5	-39,2	-40,8	-1,6
Ungdomskort	-55,2	-67,0	-62,4	4,6
Ungdomskort - fritidsrejser	-4,6	-7,2	-9,4	-2,2
Refusion off peak	-20,8	-23,2	-27,5	-4,2
Skolekort	-16,9	-17,7	-18,0	-0,2
Bus & Tog-omstigere	-15,2	-7,7	-15,1	-7,4
Befordring værnepligtige	-1,6	-2,0	-2,3	-0,3
Flexbus og Flextrafik	-22,4	-21,4	-26,6	-5,2
Øvrige indtægter	-28,1	-28,6	-37,7	-9,1
Resultat til byrdefordeling	-770,5	-810,4	-843,0	-32,6

4.1 Midttrafiks samlede indtægter

Midttrafiks samlede indtægter i 2023 udgør 843 mio. kr. Indtægterne var budgetteret til 810,4 mio. kr. Den højere indtægt på 32,6 mio. kr. skyldes en generel passagerfremgang i 2023, herunder en høj takststigning på 4,9 % der trådte i kraft i januar 2023.

Salget af ungdomskort er steget i 2023 sammenlignet med 2022, men en øget afregningsgrad til togoperatørerne betyder, at de samlede indtægter er 4,6 mio. kr. under budget.

Indtægterne fra fritidsrejser, børnerabat, off-peak-rabat samt de generelle passagerindtægter ligger alle over budget, hvilket kan tilskrives passagerfremgangen og takststigningen i starten af 2023.

Billetindtægter for omstigningsrejser fra togrejser er på 15,1 mio. kr. Indtægtsområdet har klaret sig markant bedre end forventet, hvilket delvist kan tilskrives øgede indtægter fra sommerens fælles bus/togrejsepas.

Endelig ligger indtægterne fra rejser til værnepligtige og skolekort på niveau med det budgetterede.

De øgede indtægter på kørsel med Flexbus og Flextrafik i forhold til det budgetterede skyldes til dels takststigningen på handicapkørsel, men også øget kørsel med Plustur som følge af harmoniseringen.

Derudover indeholder indtægterne også kundernes egenbetaling på kørsel med Flextur i byzonerne. Denne kørsel er udelukkende brugerbetalt og indtægten svarer til vognmandsbetaling for kørslen.

4.2 Busdrift

Beløb i mio. kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Busdrift				
Indtægter	-630,1	-656,0	-676,9	-20,9
Operatørudgifter	1.515,9	1.499,4	1.450,8	-48,7
Øvrige driftsudgifter	69,4	70,4	66,5	-3,9
Nordjyllands Trafikselskab/Sydtrafik-samarbejde	21,6	20,2	21,3	1,1
Busdrift Total	976,8	934,0	861,7	-72,3

4.2.1 Indtægter

De samlede passagerindtægter for Busindtægter i 2023, blev på 676,8 mio. kr., hvilket er 20,9 mio. kr. over budgettet.

4.2.2 Operatørudgifter

De samlede operatørudgifter udgør et finansieringsbehov på 1.450,8 mio. kr. Sammenlignet med det oprindelige budget for 2023 på 1.499,4 mio. kr. er der således et mindreforbrug på 48,7 mio. kr.

For Flexbus er kørselsomfanget 14 % lavere end budgetteret for 2023. Dette medfører et mindreforbrug på 1 mio. kr. på operatørudgifterne. Der var ved budgetlægningen en forventning om, at harmoniseringsprojektet ville medføre øget kørsel med Flexbus. Kørselsomfanget blev dog ikke så højt som forventet.

For den almindelige rutekørsel giver indeksudvikling en mindreudgift til Midttrafiks ejere på 13,8 mio. kr. Dertil kommer følgende forhold:

- En reduktion på 5.400 timer, der giver en mindreudgift på 4,3 mio. kr.
- Ændret kontraktbetaling til AarBus, der giver en mindreudgift på ca. 23,6 mio. kr.

- Forsinket levering af elbusser i Horsens, Struer og Region Midtjylland, der giver et fradrag i kontraktbetalingen på ca. 2,6 mio. kr.
- Øvrige, kommunespecifikke bevægelser, der samlet giver en mindreudgift på 3,3 mio. kr.

Der er givet kompensation til operatører ifm. besparelser på A-kontrakter på 5,6 mio. kr. mod budgetteret 5,7 mio. kr. For B-kontrakter er der opgjort kompensationer på i alt 0,5 mio. kr., som ikke var budgetlagt.

AarBus har i 2023 givet rabat på 95 mio. kr. til Aarhus Kommune.

4.2.3 Øvrige driftsudgifter

Øvrige driftsudgifter indeholder udgifter til bus-IT, transaktionsudgifter ved digitalt billetsalg, vedligehold af billetudstyr samt udgifter til drift og installation af rejsekortudstyr.

Øvrige driftsudgifter udgjorde 66,5 mio. kr. i 2023 mod budgetteret 70,4 mio. kr., og dermed et mindreforbrug på 3,9 mio. kr.

Årsagen til mindreforbruget er bl.a. forsinkelser omkring levering af busser og færre udgifter til billetautomater, som blev afviklet 1. november. Herudover har der været færre udgifter til supportaftaler på udstyr samt til distribution af Rejsekort.

4.2.4 NT/Sydtrafik-samarbejdet

Samarbejdet med Nordjyllands Trafikselskab (NT) og Sydtrafik vedrører Midttrafiks kørsel i deres områder og vice versa. Der er i 2023 registreret et finansieringsbehov på 21,3 mio. kr. mod budgettets 20,2 mio. kr. Således er der et merforbrug på 1,1 mio. kr., der hovedsageligt skyldes afregning for tidligere år. Samarbejdet vedrører kun Region Midtjylland og Viborg Kommune.

4.3 Flextrafik

Beløb i mio. kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Flextrafik (Kørsel)				
Handicapkørsel	57,4	62,0	67,4	5,4
Flextur, Flextur Ung, Plustur	12,1	16,6	14,1	-2,5
Kommunalkørsel	36,8	38,8	42,7	3,9
Siddende patientbefordring	157,9	171,4	173,7	2,2
NOP	6,4	15,1	5,6	-9,5
Øvrige	292,5	319,0	331,2	12,2
Flextrafik Total	563,1	622,9	634,7	11,8

4.3.1 Flextrafik - kørsel

De samlede kørselsudgifter i 2023 er på 297,9 mio. kr. mod et budget på 288,8 mio. kr. Der er således et merforbrug på 9,1 mio. kr.

Som følge af harmoniseringsprojektet på Flextrafikområdet, er der tilføjet Plustur i stor set alle kommuner, mod tidligere kun 5 kommuner. Herning kommune har efter implementering af harmoniseringsprojektet påbegyndt kørsel med Flextur. Derudover har det været takstændring på Handicapkørsel.

Omkostningsindekset er primært faldet i perioden, men dette udlignes på grund af højere vognmandspriser, som følge af nye vognmandskontrakter med opstart 1. marts 2023. Kontraktens tilbudte timepriser afspejler den samfundsmæssige udvikling på tidspunktet for udbuddet, hvor der var store usikkerheder i stigende inflation og stigende brændstofpriser.

4.3.2 Ny Optimerings-Platform (NOP)

Udgifterne til NOP i 2023 er 5,6 mio. kr. hvilket er væsentligt under budgettet. Projektet er afsluttet før tid efter aftalt forlig mellem parterne og årets forbrug indeholder endelig afregning med FlexDanmark. Afslutningen af projektet medfører, at flextrafikens nuværende IT-plattform fortsætter som hidtil.

Trafikselskaberne og FlexDanmark oplyser, at man på baggrund af det arbejde som er lavet i forbindelse med NOP-projektet vil vurdere, hvordan flextrafikens IT-plattform bedst muligt kan fornyes.

Samlet for perioden 2019-2023 har projektet kostet Midttrafik 15,8 mio. kr.

4.3.3 Øvrige trafikelskaber

Midttrafik varetager afregningen med vognmænd for Sydtrafik og FynBus. Derudover kører Nordjyllands Trafikselskab med borgere fra Region Midtjylland, som Midttrafik efterfølgende afregnes for.

4.4 Letbanedrift

Beløb i mio. kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Letbanedrift				
Indtægter	-74,9	-85,9	-82,9	3,0
Operatørudgifter	271,9	295,2	295,2	0,0
Øvrige driftsudgifter	9,6	10,2	9,2	-1,0
Letbanesekretariat	1,0	1,6	1,2	-0,4
Letbanedrift Total	207,6	221,0	222,6	1,6

Det samlede tilskudsbehov i 2023 til letbanedrift er på 222,6 mio. kr. mod et budget på 221,0 mio. kr. Der således et merforbrug på 1,6 mio. kr.

Passagerindtægterne for letbanen i 2023 blev 82,9 mio. kr. hvilket er mindreindtægter for 3 mio. kr. Dette skyldes kombinationen af det bestillerbestemte trafikspring i indtægtsbudgettet der for Letbanens vedkommende øger budgettet med 4 mio. kr. samt den yderligere indfasning af Midttrafik's indtægtsdelingsmodel, som har givet letbanen en lavere andel af de samlede indtægter.

Operatørudgifter er på 295,2 mio. kr., hvilket svarer til de budgetterede udgifter.

Regnskabet for Letbanesekretariatet viser et lille mindreforbrug i forhold til budgettet. Midttrafiks varetagelse af sekretariatsbetjeningen for Letbanesamarbejdet indebærer personaleudgifter til betjening af Letbaneråd, Letbanesamarbejdets styregruppe og sagsbehandling på en række områder.

4.5 Togdrift

Beløb i mio. kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Togdrift				
Indtægter	-15,9	-18,1	-19,5	-1,4
Operatørudgifter	63,8	70,8	70,8	0,0
Øvrige driftsudgifter	2,4	3,1	2,9	-0,1
Investeringsstilskud	4,3	12,2	12,2	-
Togdrift Total	54,6	67,9	66,3	-1,6

Det samlede tilskudsbehov i 2023 til togdrift er på 66,3 mio. kr. mod et budget på 67,9 mio. kr. Togdriftens mindreforbrug på 1,6 mio. kr. skyldes flere passagerindtægter end budgetteret.

De samlede passagerindtægter for togdrift i 2023 blev til 19,5 mio. kr. hvilket er merindtægter på 1,4 mio. kr. i forhold til budgettet. Holstebro-Skjern strækningen har haft merindtægter for 1,7 mio. kr. hvorimod Lemvigbanen har haft mindreindtægter for 0,3 mio. kr.

4.6 Øvrige fællesudgifter

Beløb i mio. kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Øvrige fællesudgifter				
Administrative udgifter				
Trafikselskab	115,4	125,5	117,0	-8,5
Investeringsbudget	8,8	25,1	11,1	-14,0
Billetkontrol	2,8	-1,2	-3,5	-2,3
Tab på debitorer	3,5	2,3	9,6	7,3
Finansielle poster				
Finansielt afkast	13,9	-	-10,4	-10,4
Tjenestemandspension				
Tjenestemandspension	2,4	6,9	2,6	-4,3
Øvrige administrative udgifter				
Flexbus	0,7	1,0	0,8	-0,1
Flextur, Flextur Ung, Plustur	3,8	5,1	4,5	-0,6
Kommunalkørsel	3,1	3,7	3,4	-0,3
Siddende patientbefordring	10,6	11,1	11,1	-
Øvrige trafikselskaber	0,5	0,6	0,6	-0,1
Øvrige fællesudgifter Total	165,7	179,9	146,7	-33,2

4.6.1 Trafikselskabet

Trafikselskabet har i 2023 et samlet budget på 125,5 mio. kr., for bus-, letbane- og handicapadministration. Det samlede forbrug for områderne var på 117,0 mio. kr. Der er af årets budget desuden disponeret i alt 4,8 mio. kr. til igangværende projekter med afslutning i efterfølgende regnskabsår. Områdets mindreforbrug, korrigeret for disponeringer, er dermed 3,7 mio. kr.

I løbet af regnskabsåret er der godkendt projekter fra administrationsbudgettet for i alt 6,7 mio. kr. Der er tale om forskellige projekter indenfor digitalisering, bus-IT og billetsystemer, men hovedsageligt er der afsat 3,9 mio. kr. til nyt økonomisystem. Flere af projekterne er længerevarende og rækker ud over regnskabsåret.

I forhold til Midttrafiks samlede udgifter er andelen til Trafikselskabet på uændret niveau i forhold til de foregående år.

4.6.2 Investeringsbudget

Midttrafiks investeringsbudget er i 2023 på 25,1 mio. kr. overført fra tidligere år og skal i henhold til bestyrelsens beslutning anvendes til udviklingsprojekter. Der er i 2023 brugt 11,1 mio. kr. og de resterende 14 mio. kr. er disponeret til 2024 og 2025 i henhold til projekternes tidsplaner.

Note 7: Investeringsbudget

Beløb i mio. kr.	R2023	RB2023	R2022	Afvigelse 2023
Projekter finansieret af investeringsbudget				
Udvikling Midttrafik produkter og interne processer	0,5	4,2	2,1	-3,7
Udvikling App	-	-	0,2	-
Digitalisering af rejsekort og andre IT projekter	2,0	3,7	1,8	-1,7
Flextrafik sag , Flexharmonisering, busdatabase, mm.	1,5	3,2	3,3	-1,8
<u>Køb af udstyr, forbedringer lokaler og publikumsfaciliteter</u>	<u>7,1</u>	<u>13,9</u>	<u>1,4</u>	<u>-6,9</u>
Projekter i alt	11,1	25,1	8,8	-14,0

4.6.3 Billetkontrol

Billetkontrollen havde i 2023 et budget på 1,1 mio. kr. inkl. hensættelse til varigt ubetalte kontrolafgifter (tab på debitorer). Det samlede forbrug blev 6,1 mio. kr., hvilket betyder et merforbrug på 5 mio. kr.

Særligt det vurderede tab vedr. ubetalte afgifter bidrager til merforbruget. Det samlede tab skønnes ultimo 2023 til 28,7 mio. kr., hvilket er 9,6 mio. kr. mere end ved regnskabet for 2022. Tabet er vurderet på baggrund af historisk succesrate for inddrivelse og skyldes, at antallet af udstedte kontrolafgifter er steget markant. Ubetalte kontrolafgifter inddrives via Gældsstyrelsen.

Udgifter til administration ligger 1,1 mio. kr. over budget. Det skyldes, at der har været behov for ansættelse af ekstra personale til håndtering af kundehenvendelser, samt at der har været ekstraordinære udgifter til manglende indeksfremskrivning fra tidligere år vedr. operatørudgifter. Derudover er kontrolafgiftssystemet blevet udviklet yderligere ifm. overgang fra fysisk til digital kontrolafgift i sommeren 2023.

Gebyrindtægterne giver en merindtægt på 1,3 mio. kr., mens indtægterne fra kontrolafgifter overstiger budgettet med en merindtægt på 2,1 mio. kr. som følge af høje snydeprocenter og deraf mange udstedte afgifter i 2023.

4.6.4 Finansielt afkast

Der budgetteres med et nulresultat for Midttrafiks finansielle afkast, da Midttrafik ikke har finansiell aktivitet som forretningsområde. Samlet set er årets finansielle afkast vedrørende likviditetsdepoter og kontante indlån på 9,6 mio. kr. Sammen med renteindtægter på ansvarligt lån til Rejsekort, er Midttrafiks samlede afkast på 10,4 mio. kr.

4.6.5 Tjenestemandspensioner

Tjenestemandspensioner omfatter pensionsudbetalinger, og den årlige lovpligtige hensættelse på 20,3 % vedrørende aktive tjenestemænd er udgiftsført.

4.6.6 Flextrafik-administration

Administrationsomkostningerne finansieres med en fast pris pr. kørt tur, og afvigelser i antal kørte ture har derfor en direkte indflydelse på administrationens reelle budget.

Flextrafik administration endte med marginale mindreforbrug, som skyldes tidligere års overført mindreforbrug samt bodsindtægter fra vognmændene. Reelt har de samlede udgifter til flextrafik-administrationen oversteget administrationsbidraget med 4,1 mio. kr. Afvigelsen skyldes at turantallet har været lavere end forventet på flere områder trods øgede udgifter til bemanning både internt hos Midttrafik samt hos FlexDanmark der besvarer opkald fra kunderne udenfor Midttrafiks åbningstider.

5 Midttrafiks regnskab 2023

Midttrafiks resultat for 2023, som fremgår af tabellen Resultatopgørelse 1. januar 2023 - 31. december 2023, viser resultatet af primær drift, finansieringsbehovet, det udgiftsbaserede resultat samt omregningen til det omkostningsbaserede resultat.

5.1 Resultat 2023

Resultatopgørelsen viser indtægter henholdsvis udgifter fordelt på de enkelte aktivitetsområder, og resultat af primær drift udgør nettoudgifter på 1.932,1 mio. kr. hvor det i 2022 var 1.967,8 mio. kr. Karakteristisk for resultatet i 2023 er, at både indtægter og udgifter er steget og afspejler såvel stigning i antallet af kunder samt et øget omkostningsindeks. Årets indtægter udgør 843,0 mio. kr. mod 770,5 mio. kr. i 2022, og de samlede udgifter i 2023 udgør 2.775,1 mio. kr. mod 2.738,4 mio. kr. i 2022.

Bestillerne finansierer den primære drift svarende til årets faktiske nettoudgifter, med undtagelse af tilskrevne renter på ansvarligt lån samt Trafikselskab og Letbanesekretariat, der har en fast finansiering for året.

Det udgiftsbaserede resultat efter indregning af finansiering fra bestillere og kompensation fra staten udgør et underskud på 1,9 mio. kr. Baggrunden for resultatet er årets mindreforbrug på trafikselskabet, samt forbrug til årets investeringsprojekter, der finansieres af tidligere års akkumulerede mindreforbrug. Desuden bidrager mindre reguleringer vedr. administrationen af indtægtsdækket flextrafik samt renteindtægt på ansvarligt lån også til årets udgiftsbaserede resultat.

I det omkostningsbaserede resultat overføres årets investeringer til balancen som anlægsaktiver, og resultatet indeholder i stedet afskrivninger beregnet på grundlag af aktivets forventede brugstid. Desuden indregnes årets regulering af fremtidige forpligtelser til tjenestemandspension og lønmodtagernes feriemidler. Indtægter vedr. salg i pendler, rejse og klippekort periodiseres mellem regnskabsårene.

Efter regulering af årets investeringer, afskrivninger, forskydning i tjenestemandspension og periodisering af forudbetalte billetprodukter udgør det omkostningsbaserede resultat et underskud på 52,9 mio. kr., hvor det i 2022 var et overskud på 19,3 mio. kr. Ændringen i resultatet skyldes positiv regulering i 2022 af den fremtidige forpligtelse til tjenestemandspension, mens der i 2023 er en negativ regulering af periodisering vedrørende forudbetalte billetprodukter.

Årets afskrivninger på 21,0 mio. kr. er primært fordelt med 15,8 mio. kr. vedrørende billetudstyr og 6,5 mio. kr. vedrørende bus-IT og Midttrafik app.

5.2 Byrdefordeling 2023

Midttrafiks resultat af primær drift finansieres af kommuner og region på baggrund af den besluttede byrdefordeling for 2023. Resultatet af primær drift korrigeres i byrdefordelingen i

forhold til forskudt finansiering af driftsprojekter samt øvrige langfristede tilgodehavender ved ejerkredsen.

Der henvises til tabellen Byrdefordeling 2023, der viser omregningen fra resultatet af primær drift til grundlaget for årets byrdefordeling, samt fordelingen heraf på den enkelte kommune eller til regionen. Resultat af primær drift øges netto med 10,2 mio. kr. til byrdefordelingen for 2023.

Samlet byrdefordeles i alt 1.942,3 mio. kr. vedrørende 2023. For nærmere detaljer henvises til bilagssamlingen, hvor byrdefordelingen opgøres for de enkelte aktivitetsområder.

5.3 Balance pr. 31. december 2023

Midttrafik har pr. 31. december 2023 samlede aktiver på 479,3 mio. kr. mod 511,9 mio. kr. ved udgangen af regnskabsår 2022.

Ændringen i balancen skyldes hovedsageligt et fald i kortfristede tilgodehavende, en reduktion i værdien af anlægsaktiver og den likvide beholdning, samt en reduceret kortfristet gæld.

Anlægsaktiverne reduceres med 20,2 mio. kr. og skyldes primært årets afskrivninger. De finansielle anlægsaktiver er uændrede, men skyldes indbetaling af nyt ansvarligt lån til Rejsekort og Rejseplan A/S samtidigt med modtagelsen af årets tilbagebetaling på det eksisterede ansvarlige lån.

Det langfristede tilgodehavende vedr. pension til tjenestemænd er reduceret i 2023. Årets lovpligtige 20,3 % hensættelse er udgiftsført til byrdefordeling ved bestillerne i Midttrafiks ejerkreds, som også er påbegyndt den aftalte indfrielse af det langfristede tilgodehavende.

75 % af investeringen i rejsekortudstyr er lånefinansieret, og i relation til kommunerne og regionen afspejles det i et langfristet tilgodehavende svarende til lånets løbetid. I 2023 har bestillerne afdraget på den oprindelige rejsekortinvestering, og dette langfristede tilgodehavende er samlet set reduceret med 5,6 mio. kr.

Omsætningsaktiver er samlet set øget med 9,1 mio. kr. hvoraf efterregulering af byrdefordeling med bestillerne udgør 4,6 mio. kr.

Midttrafiks likvide aktiver, der udgøres af indestående på bankkonti samt obligationer i likviditetsdepot, er reduceret med 11,6 mio. kr. og udgør på balancedagen 237,2 mio. kr.

Midttrafiks egenkapital er reduceret med 55,5 mio. kr., og afspejler årets reguleringer samt årets resultat.

Den hensatte forpligtelse vedrørende pension til tjenestemænd reguleres på baggrund af en aktuariemæssig beregning. Årets regulering af hensættelsen beregnes ud fra en forventet pensionsalder på 62 år i henhold til reglerne fra Indenrigsministeriet vedrørende lønudvikling, levetid, inflation m.m. og hensættelsen er øget med 1,9 mio. kr. til en værdi på 81,6 mio. kr.

Den langfristede gæld vedrørende investering i rejsekort er reduceret med årets afdrag på lån ved Kommunekredit og udgør ultimo 53,6 mio. kr.

Gældsforpligtelsen til kommunerne og regionen er øget med 6,4 mio. kr. og afspejler endelig afregning af byrdefordeling for regnskab 2022 samt byrdefordeling vedrørende resultatet af 2023.

Øvrig kortfristet gæld er øget med 26,2 mio. kr. Dette er en netto-effekt da gæld til kreditorer er nedbragt væsentligt, mens periodisering mellem regnskabsår og mellemregning vedr. løn er steget.

5.4 Pengestrømsopgørelsen for regnskabsåret 2023

Pengestrømsopgørelsen for regnskabsåret 2023 viser en samlet reduktion af den likvide beholdning på 11,6 mio. kr. og skyldes pengestrømmen fra driftsaktivitet såvel som finansieringsaktivitet.

Ændringen i driftskapital er markant anderledes i 2023 sammenlignet med den tilsvarende ændring i 2022. I 2023 er der afregnet forskudt finansiering med ejerkredsen, og øvrige kortfristede tilgodehavende er reduceret. Almindelig kortfristet kreditorgæld er reduceret, men opvejes af øvrige kortfristede mellemregninger med blandt andet lønsystem. Desuden er der reduceret puljer, og kortfristet bankgæld er reduceret med 40 mio. kr.

Forskydningen i bankgæld på 40 mio. kr. knyttet til repo-forretning er reguleret i posten "ændring i driftskapital". Repo-forretningen har ikke direkte relation til Midttrafiks likviditetsregulering fra driften og vises derfor særskilt i relation til likviditetsvirkningen i året.

Den anvendte likviditet er fordelt med investering på 5,8 mio. kr. i immaterielle og materielle anlægsaktiver til billetteringsudstyr, bus-IT og Midttrafik app. Udbetaling af en andel af det ansvarlige lån bidrager positivt til likviditeten med 7,8 mio. kr., men udlignes af indbetaling vedr. nyt ansvarligt lån til Rejsekort og Rejseplan. Afdrag på den langfristede gæld vedr. rejsekortinvesteringen reducerer likviditeten fra finansieringsaktivitet med 11,7 mio. kr.

De likvide aktiver er reduceret med 11,6 mio. kr. og udgør 237,2 mio. kr. ultimo 2023.

5.5 Efterfølgende begivenheder

Der er ikke efter balancedagen indtruffet begivenheder af væsentlig betydning for årsregnskabet for 2023.

Resultatopgørelse 1. januar 2023 - 31. december 2023

Beløb i mio. kr.	Note	R2023	RB2023	R2022*
Indtægter				
Bus	2	-677,2	-656,1	-630,0
Flextrafik	3	-26,6	-21,4	-22,4
Letbanedrift		-82,9	-85,9	-74,9
Togdrift		-19,5	-18,1	-15,9
Billetkontrol	4	-11,5	-15,4	-10,3
Rejsekort	5	-1,0	-0,9	-1,6
Trafikselskabet	6 & 7	-13,7	-12,6	-13,5
Finansielle indtægter	8	-10,5	-	-1,9
Indtægter i alt		-843,0	-810,4	-770,5
Udgifter				
Bus	2	1.491,6	1.541,2	1.562,5
Flextrafik	3	680,8	664,8	603,5
Letbanedrift		299,2	299,1	276,1
Letbanesekretariat		1,2	1,6	1,0
Tog, drift		72,6	72,7	64,9
Tog, investering		12,2	12,2	4,3
Billetkontrol	4	17,6	16,5	16,7
Rejsekort	5	55,4	58,1	53,5
Trafikselskabet	6 & 7	141,8	163,2	137,8
Tjenestemandspensioner		2,6	6,9	2,4
Finansielle udgifter	8	0,2	-	15,7
Udgifter i alt		2.775,1	2.836,2	2.738,4
Resultat af primær drift		1.932,1	2.025,8	1.967,8
Finansiering				
Finansiering Kommuner og Region Midtjylland		-1.557,6	-1.637,5	-1.610,5
Statslig kompensation		-40,7	-31,9	-63,1
Finansiering, Øvrige		-331,9	-356,4	-295,5
Finansiering i alt		-1.930,2	-2.025,8	-1.969,2
Udgiftsbaseret resultat		1,9	-	-1,3
Øvrige omkostninger				
Anlægsudgifter optaget på balancen	9	0,8	-	-2,4
Igangværende arbejder	9	-6,5	-	-1,7
Afskrivning på anlægsaktiver	9	21,0	-	24,7
Regulering vedr. pensionsforpligtelse		1,3	-	-37,2
Regulering vedr. Lønmodtagernes Feriemidler		0,1	-	0,0
Periodisering, rejsekort og pendlerkort		34,3	-	-1,4
Omkostninger i alt		51,0	-	-18,0
Omkostningsbaseret resultat 2023		52,9	-	-19,3

NOTE: Resultatopgørelsen er opgjort brutto for de enkelte aktivitetsområder uafhængigt af byrdefordelingen.

* Der er foretaget reklassifikation af regnskab 2022 af hensyn til sammenligning

Byrdefordeling af regnskab 2023

Beløb i mio. kr.	R2023	RB2023	R2022
Resultat 2023 af primær drift	1.932,1	2.025,8	1.967,8
Tælleudstyr og rejsekort, forskudt finansiering		-	
UU-kort afregning, forskudt finansiering	-	-	14,2
NOP forskudt finansiering	2,4	-11,1	-2,4
Regulering Administration og Øvrige	-2,7	-25,6	1,1
Rejsekort, afdrag på lån	11,7	11,7	11,7
Rejsekort, tilbagebetaling ansvarligt lån	-6,2	-6,2	-6,2
Ikke byrdefordelte finansielle indtægter	0,8	-	0,2
Langfristede tilgodehavende - Tjenestemandspension	4,3	-	-
Midttrafik	-0,1	-0,1	-0,1
Resultat til byrdefordeling	1.942,3	1.994,5	1.986,3
Byrdefordeling			
Favrskov	29,3	31,3	29,7
Hedensted	11,2	11,9	9,9
Herning	51,9	54,2	54,3
Holstebro	22,0	21,5	20,9
Horsens	58,4	63,7	62,7
Ikast-Brande	19,0	19,4	18,7
Lemvig	11,1	12,7	11,9
Norddjurs	35,1	36,5	32,6
Odder	11,2	12,1	10,5
Randers	93,8	95,9	101,2
Ringkøbing-Skjern	27,4	27,8	29,7
Silkeborg	52,7	55,1	58,9
Skanderborg	29,2	32,1	31,7
Skive	48,2	43,0	41,3
Struer	7,1	7,8	5,9
Syddjurs	29,4	30,9	27,6
Viborg	54,3	52,9	49,4
Aarhus	353,3	384,9	379,5
Region Midtjylland	625,1	649,0	653,5
Staten	40,7	31,9	63,1
Øvrige	331,9	319,7	293,1
Byrdefordeling i alt	1.942,3	1.994,5	1.986,3

* Der er foretaget reklassifikation af regnskab 2022 af hensyn til sammenligning

Balance pr. 31. december 2023

Beløb i mio. kr.	Note	Ultimo 2023	Ultimo 2022
AKTIVER			
Anlægsaktiver			
Immaterielle anlægsaktiver	9	8,4	12,6
Materielle anlægsaktiver	9	59,7	70,8
Finansielle anlægsaktiver	10	32,8	37,6
Deposita, tilgodehavende		0,1	0,1
Anlægsaktiver i alt		101,0	121,2
Langfristede tilgodehavender			
Langfristede tilgodehavender - Pension til tjenestemænd	11	8,7	13,0
Langfristede tilgodehavender - Forskudt finansiering	12	42,7	48,3
Langfristede tilgodehavender i alt		51,4	61,4
Omsætningsaktiver			
Tilgodehavender		89,5	75,5
Tilgodehavende, efterregulering bestillere	15	0,2	5,1
Omsætningsaktiver i alt		89,7	80,6
Likvide aktiver			
Likvide aktiver i alt		237,2	248,8
Aktiver i alt		479,3	511,9
PASSIVER			
Egenkapital			
Egenkapital		75,2	54,2
Årets overskud og bevægelser		-55,5	20,9
Egenkapital i alt	14	19,7	75,2
Hensatte forpligtelser			
Hensatte forpligtelser, pension til tjenestemænd		81,6	79,7
Hensat forpligtelse, øvrige		1,1	1,1
Hensættelser i alt		82,7	80,8
Langfristede gældsforpligtelser			
Langfristet gæld vedr. Kommunekredit	13	53,6	65,3
Langfristet gæld vedr. Lønmodtagerens feriemidler		6,0	5,9
Langfristede gældsforpligtelser i alt		59,6	71,2
Kortfristede gældsforpligtelser			
Deposita, gæld		0,1	0,1
Gældsforpligtelse, efterregulering bestillere	15	35,6	29,2
Forudbetalinger vedr. rejsekort og periodekort		48,2	13,9
Kortfristet gæld til pengeinstitut		95,0	135,0
Kortfristet gæld i øvrigt		138,4	106,5
Kortfristede gældsforpligtelser i alt		317,3	284,7
Passiver i alt		479,3	511,9

Pengestrømsopgørelse 2023

Beløb i mio. kr.	Note	R2023	R2022
Pengestrøm fra driftsaktivitet			
Omkostningsbaseret resultat		-52,9	19,3
Reguleringer	17	59,6	-11,1
Ændring i driftskapital	18	39,2	-28,9
Pengestrøm fra driftsaktivitet i alt		45,9	-20,6
Pengestrøm fra investeringsaktivitet			
Køb af immaterielle anlægsaktiver		-0,2	-0,5
Køb af materielle anlægsaktiver		-5,5	-3,6
Afdrag på finansielle anlægsaktiver		-0,0	7,8
Pengestrøm fra investeringsaktivitet i alt		-5,8	3,7
Pengestrøm fra finansieringsaktivitet			
Afdrag på langfristet gæld		-11,7	-11,7
Likviditet fremskaffet via repoforretning ultimo		95,0	135,0
Afdrag på likviditet via repogæld primo		-135,0	-140,0
Pengestrøm fra finansieringsaktivitet i alt		-51,7	-16,7
Årets pengestrøm			
Årets pengestrøm		-11,5	-33,5
Likvide beholdninger, primo		248,8	282,3
Likvid beholdning ultimo regnskabsåret		237,2	248,8

Den likvide beholdning ultimo er på balancetidspunktet påvirket positivt af repo-forretning på 95 mio. kr.

5.6 Bevillingsniveau

Midttrafiks bevillingsområder fremgår af nedenstående tabel, som viser vedtaget og korrigeret budget, regnskabet for 2023 samt årets resultat i forhold til den realiserede finansiering.

Midttrafiks bestyrelse har med godkendelsen af regnskabet for 2022 besluttet at overføre det akkumulerede mindreforbrug på 25,1 mio. kr. som er anvendt eller disponeret til nødvendige it-projekter, publikums- og chaufførfaciliteter samt retssagen i flextrafik.

Årets vedtagne budget er som følge af tillægsbevillingerne reduceret med 48,1 mio. kr. til et korrigeret budget på 2.025,8 mio. kr. Tabellen afspejler ikke årets afregning med bestillerne.

Regnskabsoversigt på bevillingsniveau 2023

Beløb i mio. kr.	Vedtaget budget 2023	Korrigeret budget 2023	Regnskab 2023	Resultat	Overførsel til 2024
Busdrift					
Resultat byrdefordeles	956,0	885,1	814,4	-70,7	-
Flextrafik					
Resultat byrdefordeles	643,4	643,4	654,2	10,9	-
Letbanedrift					
Resultat byrdefordeles	213,2	213,2	216,3	3,1	-
Letbanesekretariat					
Budget byrdefordeles	1,1	1,1	1,1	-	-
Resultat overføres		0,5	0,0	-0,4	-0,4
Togdrift					
Resultat byrdefordeles	66,8	66,8	65,2	-1,5	-
Billetkontrol					
Resultat byrdefordeles	1,0	1,1	6,1	5,0	-
Rejsekort					
Resultat byrdefordeles	57,3	57,3	54,5	-2,8	-
Trafikselskabet					
Resultat overføres	128,4	125,5	117,0	-8,5	-8,5
Investeringsbudget		25,1	11,1	-14,0	-14,0
Tjenestemandspension					
Resultat byrdefordeles	6,9	6,9	2,6	-4,3	-
Finansielt afkast					
Resultat byrdefordeles	-	-	-9,6	-9,6	-
Rejsekort ansvarligt lån - renteindtægter	-	-	-0,8	-0,8	-0,8
I alt	2.074,0	2.025,8	1.932,1	-93,7	-23,7

6 Noter til resultat, balance og pengestrømsopgørelse

6.1 Note 1: Anvendt regnskabspraksis

Årsregnskabet aflægges i henhold til Budget og regnskabssystemet for kommuner, fastsat af Indenrigsministeriet. Den anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år.

6.1.1 Udgiftsbaseret resultatopgørelse

Det udgiftsbaserede resultat omfatter indtægter og udgifter i det år, hvor transaktionen finder sted, og den primære funktion er at sammenholde regnskabet med budgettet, der også er opgjort efter udgiftsbaserede principper.

Årets investeringer afholdt i regnskabsåret udgiftsføres i resultatopgørelsen. Finansielle leasingaftaler registreres alene i resultatopgørelsen med de leasingydelse, der er forfaldne til betaling i regnskabsåret.

Forskydninger i tjenestemandsansatte medarbejderes optjening af ret til pension, er registreret i den udgiftsbaserede resultatopgørelse.

6.1.2 Omkostningsbaseret regnskab

Det omkostningsbaserede resultat omfatter årets periodiserede indtægter fratrukket årets periodiserede ressourceforbrug. Kriteriet for indregning af indtægter i resultatopgørelsen er, at levering har fundet sted inden regnskabsårets udløb. Årets investeringer indregnes i resultatopgørelsen i form af afskrivninger fordelt over en årrække svarende til aktivets forventede brugstid.

Resultatopgørelse, balance og pengestrømsopgørelse er opstillet ud fra omkostningsbaserede regnskabsprincipper. Balancen viser virksomhedens aktiver, herunder værdien af anlægsinvesteringer og virksomhedens gældsforpligtelser.

6.1.3 Immaterielle anlægsaktiver

Indretning af lejede lokaler samt anskaffelser af software over 100.000 kr. indregnes under immaterielle anlægsaktiver. Immaterielle anlægsaktiver måles ved første indregning til kostpris.

Immaterielle aktiver afskrives lineært over den forventede brugstid baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstid:

Indretning af lejede lokaler 3-10 år

Software over 100.000 kr. 3-6 år

6.1.4 Materielle anlægsaktiver

Materielle anlægsaktiver, herunder materielle anlægsaktiver under opførelse, måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Materielle anlægsaktiver til en kostpris mindre end 100.000 kr. pr. enkeltanskaffelse indregnes i resultatopgørelsen i anskaffelsesåret. Dog aktiveres og afskrives flere ensartede mindre aktiver, eksempelvis IT-udstyr og inventar på kontorarbejdspladser, såfremt den samlede anskaffelse overstiger 100.000 kr.

Materielle anlægsaktiver afskrives lineært over den forventede brugstid baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider:

Tekniske installationer bygninger	10 år
Tekniske anlæg, rejsekortudstyr m.v.	7-15 år
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	4-5 år
Inventar	4-5 år
It-udstyr	3-5 år

Rejsekortudstyr forventes at have en brugstid på 15 år og afskrives over perioden 2013 til 2028. Efterfølgende tilgang afskrives over hovedaktivets resterende brugstid. Undtagelsen herfra er Bus-Light løsningen der er vurderet til at have en brugstid på 3 år.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgskostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab indregnes i resultatopgørelsen i det år, hvori bindende aftale indgås.

6.1.5 Leasingkontrakter

Ydelser i forbindelse med operationel leasing og øvrige lejeaftaler indregnes i resultatopgørelsen over kontraktens løbetid.

Selskabets samlede forpligtelse vedrørende operationelle leasing og lejeaftaler oplyses under eventualposter m.v.

6.1.6 Finansielle anlægsaktiver

Kapitalandele i selskaber som Midttrafik har medejerskab til, indgår i balancen med den andel af virksomhedernes indre værdi jf. senest foreliggende årsregnskab for selskabet, som svarer til Midttrafiks ejerandel ultimo regnskabsåret.

Langfristet udlån måles til nominel værdi.

6.1.7 Tilgodehavender

Tilgodehavender indregnes til nominel værdi. Der foretages nedskrivning til imødegåelse af forventet tab, såfremt det vurderes, at der er risiko for at tilgodehavendet ikke kan inddrives.

Tilgodehavender, der forfalder til betaling efter 1 år indregnes som langfristede tilgodehavender under omsætningsaktiver. Efterregulering af byrdefordeling indregnes dog som et omsætningsaktiv.

Langfristede tilgodehavender vedrørende tjenestemandspension relaterer sig til den årlige byrdefordeling af den lovpligtige regulering i pensionsforpligtelsen. Tilgodehavendet nedbringes over en 3-årig periode fra 2023 og frem.

Langfristede tilgodehavender vedrørende rejsekort svarer beløbsmæssigt til det optagne Kommunekreditlån til finansiering af investeringen i rejsekort. Tilgodehavende afvikles i takt med betaling af afdrag på Kommunekreditlånet, og udbetaling af det ansvarlige lån givet til Rejsekort & Rejseplan A/S.

6.1.8 Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter omfatter forudbetalte omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår henholdsvis bagudbetalte vedrørende foregående regnskabsår.

6.1.9 Pensionsforpligtelser

Pensionsforpligtelser vedrørende tjenstemandsansatte og medarbejdere på tjenstemandslignende vilkår optages i balancen under hensatte forpligtelser. Finansieringen af den lovpligtige hensættelse på 20,3 % byrdefordeles fra 2022 ved ejerkredsen.

Kapitalværdien af forpligtelsen bliver ultimo hvert regnskabsår opgjort ved en aktuarberegning. Beregningen baseres på forudsætninger om den fremtidige udvikling i lønniveau, rente, inflation og dødelighed.

Andre forpligtelser, eksempelvis miljøforpligtelser, garantiforpligtelser m.v. indregnes, når Midttrafik som følge af en tidligere begivenhed har en retlig forpligtelse, som forventes at medføre et forbrug af økonomiske ressourcer.

6.1.10 Indefrosne feriemidler

Som følge af den nye ferielov skal optjente midler i ferieåret fra 1. september 2019 til 31. august 2020 enten indbetales til den fælles feriefond eller optages på balancen som langfristet gæld. Midttrafik har registreret de optjente midler som langfristet gæld og vurderer årligt om denne praksis skal fortsættes eller om midlerne skal indbetales. Hensættelsen indekseres årligt i forhold til den udmeldte procentsats. Midttrafik indbetaler årligt indefrosne feriemidler for ansatte der har nået pensionsalderen.

6.1.11 Leasinggæld

Forpligtelser vedrørende operationelt leasede aktiver oplyses under eventualforpligtelser.

6.1.12 Øvrige langfristede gældsforpligtelser

Finansielle gældsforpligtelser indregnes ved lånoptagelse til det modtagne provenu og måles efterfølgende til nettorealisationseværdien.

6.1.13 Kortfristede gældsforpligtelser

Under kortfristet gæld er indregnet gæld til pengeinstitutter (driftskreditter), skyldige omkostninger, forudbetalinger fra kunder og bestillere m.v. Forudbetalinger for rejser på pendler rejse, og klippekort optages til nominel værdi.

6.1.14 AarBus

Ifølge indgået aftale mellem Underudvalget vedrørende forberedelse af Trafikselskabet i Region Midtjylland og Aarhus Kommune skal AarBus udgøre et særskilt resultatområde i Midttrafik. Selskabet skal således være organisatorisk, budget og regnskabsmæssig adskilt fra Midttrafik, hvor direktøren for AarBus dog refererer til Midttrafiks direktør.

Ifølge aftalen indgår AarBus principielt som operatør i Midttrafik på lige fod med Midttrafiks øvrige operatører, dvs. via kontrakter om kørsel m.v. Driften af selskabet finansieres af Aarhus Kommune via kontrakter med Midttrafik om buskørsel i Aarhus Kommune.

Den sammenfattende konsekvens af aftalen indebærer, at Midttrafik betaler for buskørsel leveret af AarBus. Aarhus Kommune pålignes den tilsvarende udgift via byrdefordelingsregnskabet. Disse udgifter og indtægter indgår således i Midttrafiks driftsregnskab.

AarBus har egen bogføring og aflægger et internt årsregnskab for selskabets udgifter og indtægter. Hvis selskabets resultatområde nedlægges, skal restværdien af selskabets aktiver tilbageføres til Aarhus Kommune.

Med henvisning til den indgåede aftale er drift og balance for AarBus ikke indarbejdet i Midttrafiks årsregnskab, men oplyses som en note.

Note 2: Busdrift

Beløb i mio. kr.	R2023	RB2023	R2022
Indtægter			
Indtægter ved busdrift	-676,2	-655,7	-629,2
UU-kort afregning, forskudt finansiering	-	-	-
Byrdefordeling NT/Sydtrafik	-0,2	-0,1	-0,3
Flexbus	-1,0	-0,4	-0,9
Rejsegaranti	0,3	-	0,4
Øvrige indtægter	-0,1	-	-
Indtægter i alt	-677,2	-656,1	-630,0
Udgifter			
Drift af busruter	1.565,6	1.613,9	1.602,4
Byrdefordeling NT/Sydtrafik	-4,0	-5,8	-4,7
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel	-95,0	-95,0	-65,0
Flexbus	6,6	7,6	5,9
Bus-IT og øvrige omkostninger	18,3	20,5	23,9
Udgifter i alt	1.491,6	1.541,2	1.562,5
Busdrift, Netto	814,4	885,1	932,5
Korrektion af resultat til byrdefordeling			
UU-kort afregning, forskudt finansiering	-	-	14,2
Resultat til byrdefordeling	814,4	885,1	946,6

Note 3: Flextrafik

Beløb i mio. kr.	R2023	RB2023	R2022
Indtægter			
Flextur, Flextur UNG og Plustur	-8,7	-9,2	-7,7
Handicapkørsel	-13,6	-12,1	-11,7
Kommunalkørsel	-0,0	-0,0	-0,0
Øvrige, ikke bestillerfordelte indtægter	-4,2	-0,1	-3,0
Indtægter i alt	-26,6	-21,4	-22,4
Vognmandsbetaling			
Flextur, Flextur UNG og Plustur	22,8	25,8	19,7
Handicapkørsel	81,0	74,1	69,1
Kommunalkørsel	42,7	38,8	36,8
Siddende patientbefordring	173,7	171,4	157,9
Øvrige trafikselskaber samt ikke bestillerfordelte udgifter	335,4	319,1	295,5
Vognmandsbetaling i alt	655,7	629,3	579,0
Administration			
Flextur, Flextur UNG og Plustur	4,5	5,1	3,8
Kommunalkørsel	3,4	3,7	3,1
Siddende patientbefordring	11,1	11,1	10,6
Øvrige	0,6	0,6	0,5
Administration i alt	19,5	20,4	18,1
Øvrig			
NOP - projekt	5,6	15,1	6,4
Øvrig i alt	5,6	15,1	6,4
Nettoudgifter	654,2	643,4	581,1

Note 4: Billetkontrol og Tab på debitorer

Beløb i mio. kr.	R2023	RB2023	R2022
Billetkontrol			
Kontrolafgifter og opkrævningsgebyr	-21,1	-17,7	-13,8
Billetkontroladministration	17,6	16,5	16,7
Billetkontrol i alt	-3,5	-1,2	2,8
Tab på debitorer			
Ubetalte kontrolafgifter	9,6	2,3	3,5
Tab på debitorer i alt	9,6	2,3	3,5
Nettoudgifter billetkontrol	6,1	1,1	6,3

Note 5: Rejsekort

Beløb i mio. kr.	R2023	RB2023	R2022
Drift og investering			
Kontantfinansierede anlægsudgifter	0,1	-	0,6
Finansiering - renter	0,9	1,1	1,2
Drift	53,5	56,2	50,1
Resultat af drift	54,5	57,3	51,9
Korrektion af resultat til byrdefordeling			
Afdrag på lån	11,7	11,7	11,7
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-6,2	-6,2	-6,2
Resultat til byrdefordeling	60,0	62,8	57,4

Note 6: Trafikselskabet

Beløb i mio. kr.	R2023	RB2023	R2022	Afvigelse 2023
Bus- og Letbaneadministration				
Løn og personale	61,8	62,3	63,7	-0,4
Markedsføring og information, Fly-High, samt øvrige udgifter	24,4	23,7	22,2	0,7
IT-anskaffelser	1,3	1,3	1,1	0,0
Drift og vedligehold af IT, servere	15,0	15,2	15,1	-0,2
Husleje og Rengøring	10,0	12,7	10,6	-2,7
Rådgivningsydelser, huslejeindtægter, bod, overhead mv.	-13,7	-12,6	-13,5	-1,1
Nye projekter i 2023	1,9	6,7	0,9	-4,8
Busadministration i alt	100,8	109,3	100,1	-8,5
Handicapadministration				
Løn og personale	9,0	9,0	7,3	-
Materiale- og aktivitetsudgifter	7,1	7,1	8,1	-
Handicapadministration i alt	16,2	16,2	15,4	-
Administration i alt	117,0	125,5	115,4	-8,5

Tabellen i Note 6 viser de overordnede formål med afholdte udgifter i Trafikselskabet i 2023, opdelt på henholdsvis bus og handicapadministration.

Der er registreret indtægter for 13,7 mio. kr. som vedrører kommunernes ekstraordinære betaling for konkrete rådgivningsydelser, men afspejler også lejemål på Midttrafiks Kundecenter.

Note 7: Investeringsbudget

Beløb i mio. kr.	R2023	RB2023	R2022	Afvigelse 2023
Projekter finansieret af investeringsbudget				
Udvikling Midttrafik produkter og interne processer	0,5	4,2	2,1	-3,7
Udvikling App	-	-	0,2	-
Digitalisering af rejsekort og andre IT projekter	2,0	3,7	1,8	-1,7
Flextrafik sag , Flexharmonisering, busdatabase, mm.	1,5	3,2	3,3	-1,8
Køb af udstyr, forbedringer lokaler og publikumsfaciliteter	7,1	13,9	1,4	-6,9
Projekter i alt	11,1	25,1	8,8	-14,0

Tabellen i note 7 har til hensigt at vise årets forbrug til godkendte udviklingsprojekter.

Note 8: Finansindtægter og -udgifter

Beløb i mio. kr.	R2023	RB2023	R2022
Finansindtægter			
Renteindtægt, ansvarligt lån til Rejsekort & Rejseplan A/S	-0,8	-	-0,2
Renteindtægt og udbytte vedr. likviditetsdepoter	-4,2	-	-1,7
Kursgevinst vedr. likviditetsdepoter	-4,0	-	-
Renteindtægter og gebyrer vedr. bankkonti	-1,6	-	-
Finansindtægter i alt	-10,5	-	-1,9
Finansudgifter			
Kurstab vedr. likviditetsdepoter	-	-	15,6
Gebyrer vedr. likviditetsdepot	0,2	-	0,0
Renteudgifter og gebyrer vedr. bankkonti	-	-	0,1
Finansudgifter i alt	0,2	-	15,7
Nettoudgifter	-10,4	-	13,9

Note 9: Materielle og immaterielle anlægsaktiver

Beløb i mio. kr.	Ombygninger	Driftsmateriel og biler	Inventar og IT	Igangværende arbejde	Immaterielle aktiver	I alt
Kostpris						
Kostpris pr. 1. januar 2022	7,1	183,4	2,4	0,7	32,5	226,0
Tilgang	1,3	1,0	0,3	6,5	0,2	9,3
Afgang	-2,5	-0,5	-0,6		-	-3,6
Overført vedr. igangværende arbejde	4,0			-6,0	2,0	-
Kostpris pr. 31. december 2023	9,9	183,9	2,1	1,1	34,7	231,8
Af- og nedskrivninger						
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2022	-6,1	-114,7	-1,9		-19,8	-142,6
Årets tilbageførte afskrivninger	2,5	0,1	0,6			3,2
Årets afskrivninger	-1,5	-15,8	-0,4		-6,5	-24,2
Af- og nedskrivninger 31. december 2023	-5,1	-130,4	-1,8	-	-26,3	-163,6
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2023	4,8	53,5	0,3	1,1	8,4	68,1

Note 10: Finansielle anlægsaktiver

Beløb i mio. kr.	Aktier i Rejsekort & Rejseplan A/S	Ansvarligt lån til Rejskort & Rejseplan A/S	I alt
Kostpris			
Kostpris pr. 1. januar 2023	80,5	64,8	145,3
Årets til- og afgang			-
Kostpris pr. 31. december 2023	80,5	64,8	145,3
Reguleringer			
Reguleringer og afdrag pr. 1. januar 2023	-55,8	-51,8	-107,6
Årets reguleringer og afdrag	-4,9	0,0	-4,9
Reguleringer 31. december 2023	-60,7	-51,8	-112,5
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2023	19,8	13,0	32,8

Udover de indregnede finansielle anlægsaktiver på 32,8 mio. kr. har Midttrafik en aktiebesiddelse inkl. stemmeret i Midtjyske Jernbaner A/S, som udgør 87,66 % af selskabets aktiekapital. Aktieposten er i årsregnskabet 2023 værdiansat under 1.000 kr. da driften af Midtjyske Jernbaner er baseret på tilskud fra Midttrafik. Midtjyske Jernbaner har ultimo 2020 overtaget driften på strækningen mellem Holstebro og Skjern, hvilket ikke har haft betydning for Midttrafiks aktiebesiddelse i selskabet.

Note 11: Langfristet tilgodehavende vedr. pension til tjenestemænd

Beløb i mio. kr.	Ultimo 2023	Ultimo 2022
Bestillere		
Favrskov	0,0	0,0
Hedensted	0,0	0,0
Herning	0,3	0,4
Holstebro	0,2	0,3
Horsens	0,3	0,5
Ikast-Brande	0,1	0,1
Lemvig	0,0	0,1
Norddjurs	0,1	0,1
Odder	0,0	0,1
Randers	0,6	0,8
Ringkøbing-Skjern	0,1	0,2
Silkeborg	0,2	0,3
Skanderborg	0,1	0,1
Skive	0,2	0,3
Struer	0,1	0,1
Syddjurs	0,0	0,1
Viborg	0,3	0,5
Aarhus	2,6	3,9
Region Midtjylland	3,6	5,4
I alt	8,7	13,0

Det langfristede tilgodehavende vedrørende tjenestemandspensioner er finansieringen af den lovpligtige hensættelse på 20,3 % i henhold til reglerne i Indenrigsministeriets budget og regnskabssystem. I henhold til Bestyrelsens beslutning i november 2021 er den lovpligtige hensættelse udgiftsført i 2022 og indgår i årets byrdefordeling. Det langfristede tilgodehavende er påbegyndt afvikling fra 2023.

Midttrafik har pr. 31. december 2023 fået opgjort den samlede pensionsforpligtelse til 81,6 mio. kr. og reguleringen af hensættelsen er foretaget i det omkostningsbaserede resultat.

Note 12: Tilgodehavender vedr. finansiering af rejsekort

Beløb i mio. kr.	Ultimo 2023	Ultimo 2022
Bestillere		
Favrskov	0,1	0,1
Hedensted	0,2	0,2
Herning	1,4	1,5
Holstebro	0,8	0,8
Horsens	0,0	0,0
Ikast-Brande	0,0	0,0
Lemvig	0,0	0,0
Norddjurs	0,1	0,1
Odder	0,1	0,1
Randers	2,8	3,0
Ringkøbing-Skjern	0,5	0,5
Silkeborg	0,1	0,1
Skanderborg	0,5	0,6
Skive	0,8	0,9
Struer	0,1	0,1
Syddjurs	0,2	0,2
Viborg	1,4	1,5
Aarhus	11,8	12,7
Region Midtjylland	21,9	23,6
FlexDanmark		2,4
I alt	42,7	48,3

Note 13: Restgæld vedr. Kommunekredit

Beløb i mio. kr.	Ultimo 2023	Ultimo 2022
Bestillere		
Favrskov	0,2	0,2
Hedensted	0,2	0,3
Herning	1,7	2,1
Holstebro	1,0	1,2
Horsens	0,0	0,0
Ikast-Brande	0,1	0,2
Lemvig	0,1	0,1
Norddjurs	0,1	0,1
Odder	0,1	0,1
Randers	3,4	4,1
Ringkøbing-Skjern	0,7	0,8
Silkeborg	0,0	0,0
Skanderborg	0,6	0,7
Skive	1,2	1,4
Struer	0,2	0,3
Syddjurs	0,3	0,4
Viborg	2,2	2,7
Aarhus	15,8	19,2
Region Midtjylland	25,7	31,3
I alt	53,6	65,3

Kommunerne og Region Midtjylland som hæfter solidarisk for de lån Midttrafik har optaget ved Kommunekredit må i samråd med egen revisor afgøre, hvordan forpligtelsen til Midttrafiks lån opgøres.

Baseret på de anvendte fordelingsnøgler vedr. investeringen i rejsekortet har Midttrafik beregnet ovenstående fordeling af forpligtelsen vedrørende restgæld til Kommunekredit pr. 31. december 2023.

Note 14: Egenkapital

Beløb i mio. kr.	2023	2022
Egenkapital		
Egenkapital 1. januar	75,2	54,2
Primoregulering vedr. anlægsaktiver		
Omkostningsbaseret resultat	-52,9	19,3
Øvrige egenkapitalreguleringer		
- heraf investering i rejsekort, mellemregning over tid	2,3	2,3
- heraf værdiregulering af kapitalandele	-4,9	-0,7
Egenkapital pr. 31. december	19,7	75,2

Note 15: Efterregulering med bestillere i ejerkredsen og Samsø Kommune

Beløb i mio. kr.	Primo 2023	Afregning tidligere år	Hensættelser regnskab 2023	Ultimo 2023
Bestillere				
Favrskov	0,9	-0,9	-0,9	-0,9
Hedensted	0,0	-0,0	0,0	0,0
Herning	0,6	-0,6	-0,7	-0,7
Holstebro	-0,2	0,2	0,1	0,1
Horsens	-1,0	1,0	-1,5	-1,5
Ikast-Brande	0,4	-0,4	-0,1	-0,1
Lemvig	0,1	-0,1	-0,2	-0,2
Norddjurs	-0,3	0,3	-0,1	-0,1
Odder	-1,3	1,3	-0,4	-0,4
Randers	0,7	-0,7	-1,1	-1,1
Ringkøbing-Skjern	0,4	-0,4	-0,7	-0,7
Samsø	-0,0	0,0	-0,0	-0,0
Silkeborg	-2,2	2,2	-1,0	-1,0
Skanderborg	0,8	-0,8	-0,4	-0,4
Skive	0,3	-0,3	-0,6	-0,6
Struer	-0,3	0,3	-0,1	-0,1
Syddjurs	0,2	-0,2	-0,5	-0,5
Viborg	0,6	-0,6	-1,2	-1,2
Aarhus	-14,3	14,3	-13,8	-13,8
Region Midtjylland	-9,7	9,7	-12,5	-12,5
I alt	-24,1	24,1	-35,6	-35,6

Note 16: Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser

Beløb i mio. kr.	Ultimo 2023	Ultimo 2022
Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser		
Forpligtelse, overførte medarbejdere til FlexDanmark	0,4	0,4
Operationel leasing og øvrige lejeaftaler	73,6	51,1
Eventualforpligtelser vedrørende Aarhus	8,4	
Eventual forpligtelser i alt	82,4	51,5

Udover tabellens viste eventualforpligtelser på 82,4 mio. kr. går der to sager ved domstolene vedrørende udbudsretlige forhold i relation til flextrafik, og sagerne må betegnes som forbundet med usikkerhed.

Midttrafik har en renteswap til fast rente på 1,56 %:

- Modpart på renteswap er Kommunekredit
- Kontrakten er indgået i danske kroner

- Kontraktens hovedstol er på 163,4 mio. kr.
- Kontraktens nominelle restværdi pr. 31. december 2023 er 53,6 mio. kr.
- Kontraktens markedsværdi i danske kroner, opgjort pr. 31. december 2023 er 1,4 mio. kr. i Midttrafiks favør
- Kontrakten udløber 26. juni 2028

Midttrafik har det etablerede likviditetsdepot som sikkerhedsstillelse for repo-forretninger.

Note 17: Reguleringer til pengestrøm

Beløb i mio. kr.	Ultimo 2023	Ultimo 2022
Reguleringer til pengestrøm		
Afdrag vedr. rejsekortinvestering, kommuner og Region Midtjylland	2,3	2,3
Reguleringer vedr. forudbetalte billetprodukter	34,3	-1,4
Afskrivninger ifølge anlægsnote	21,0	24,7
Regulering af pensionhensættelser samt lønmodtagernes feriemidler	2,0	-36,6
Øvrige reguleringer		
Reguleringer i alt	59,6	-11,1

Note 18: Ændring i driftskapital

Beløb i mio. kr.	Ultimo 2023	Ultimo 2022
Ændring i driftskapital		
Ændring i deposita, tilgodehavende	-	-
Ændring i tilgodehavender	0,9	79,9
Ændring i kortfristet gæld, inkl. bankgæld ved repo-forretning	38,3	-108,8
Ændring i driftskapital i alt	39,2	-28,9

Personaleoversigt

Afdeling	Årsværk 2023
Direktion	2,0
Direktionssekretariat	9,9
FLEX Planlægning og udvikling	29,2
Rådgivning og mobilitet	10,6
Køreplanlægning	10,8
Økonomi og Regnskab	22,7
Kontrakter	7,0
Kundeservice	17,3
Trafikservice	10,4
IT	3,0
I alt	122,9

Afdeling	Årsværk 2022
Direktion	2,0
Direktionssekretariat	11,6
FLEX Planlægning og udvikling	30,9
Rådgivning og mobilitet	10,1
Køreplanlægning	10,4
Økonomi og Regnskab	21,1
Kontrakter	6,6
Kundeservice	18,2
Trafikservice	9,3
IT og Digitalisering	9,0
I alt	129,1

I forbindelse med reduktion af Midttrafiks budget for 2023 og årene frem er der også besparelser på personaleudgifter. Besparelserne blev effektueret i efteråret 2023. Administrationen har i 2023 fundet besparelser på årsværk ved

- ikke at genbesætte ledige stillinger
- at omflytte medarbejdere
- at dele medarbejdere med andre afdelinger
- at imødekomme medarbejderønsker om at gå ned i tid.

Total besparelse ultimo 2023: 4,6 årsværk

Flextrafik og Billetkontroladministration har ikke været en del af de planlagte besparelser. Begge områder finansieres uafhængig af kollektiv trafik. Normeringen i Flextrafik er dog blevet tilpasset, så der ultimo 2023 er en besparelse på 1,7 årsværk

6.2 AarBus resultatopgørelse og balance

AarBus - resultatopgørelse 1. januar 2021 - 31. december 2023

Beløb i mio. kr.	R2023	R2022
Indtægter		
Indtægter, busdrift	451,2	457,5
Indtægter, øvrige	8,7	10,8
Indtægter i alt	459,9	468,4
Variable produktionsomkostninger		
Chaufføromkostninger	255,8	251,5
Vognomkostninger	74,2	82,5
Variable produktionsomkostninger i alt	330,0	334,0
Dækningsbidrag	129,9	134,4
Faste omkostninger		
Øvr. værkstedsomkostninger	4,2	5,6
Lokaleomkostninger	19,8	18,8
Lønomsomkostninger	51,0	47,3
Øvrige faste omkostninger	14,4	13,0
Faste omkostninger i alt	89,3	84,7
Resultat før renter og afskrivninger	40,6	49,7
Afskrivninger	53,2	44,0
Renter	7,6	13,5
BAAS4	-0,3	-0,3
Lønsum af årets resultat	-0,8	-0,3
Årets resultat	-19,0	-7,2

AarBus - balance pr. 31. december 2023

Beløb i mio. kr.	Ultimo 2023	Ultimo 2022
AKTIVER		
Anlægsaktiver		
Anlægsaktiver	335,5	383,4
Anlægsaktiver i alt	335,5	383,4
Omsætningsaktiver		
Varelager	11,3	10,1
Varelager i alt	11,3	10,1
Tilgodehavender debitorer	3,6	0,8
Tilgodehavender, vekselpenge	0,0	0,4
Tilgodehavender, depositum	0,0	0,0
Tilgodehavender, periodeafgrænsning	2,1	4,6
Tilgodehavender, diverse	0,1	0,0
Tilgodehavender, Midttrafik	-	0,4
Tilgodehavender i alt	5,8	6,2
Formuekonto	153,4	147,3
Likvide beholdning	30,0	43,9
Omsætningsaktiver i alt	183,4	191,3
Aktiver i alt	535,9	590,9
PASSIVER		
Egenkapital og lign.		
Egenkapital primo	164,5	171,7
Periodens resultat	-19,0	-7,2
Egenkapital ultimo i alt	145,5	164,5
Langfristet gæld		
Leasinggæld	302,9	355,3
Indefrysning	26,5	26,3
Langfristet gæld	329,4	381,5
Kortfristet gæld		
Mellemregning Midttrafik (rest)	14,8	-
Gæld til kreditorer	15,0	15,0
Anden gæld	0,1	-
Hensættelse til personskader	2,4	2,1
Forskud på løn	3,6	2,8
Skyldig løn og feriepenge	25,2	25,1
Kortfristet gæld i alt	61,1	44,9
Passiver i alt	535,9	590,9



midttrafik

17. MAJ 2024

Årsregnskab 2023

Bilag 2 – Byrdefordeling for regnskab 2023

Indhold

1	Ledelsespåtegning	2
2	Midttrafiks byrdefordeling	3
3	Anvendt regnskabspraksis, byrdefordeling 2023	13

1 Ledespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt byrdefordelingen for Midttrafik for 2023.

Byrdefordelingen er udarbejdet med udgangspunkt i det udgiftsbaserede resultat, og specifikke balanceposter samt afdrag på lån fordeles mellem kommuner og region. Byrdefordelingen er foretaget efter de principper der er ligger til grund for Budget 2022, der er godkendt på bestyrelsesmødet den 24. juni 2022. Byrdefordelingen er godkendt af repræsentantskabet den 24. juni 2022.

Det er vores opfattelse, at byrdefordelingen indeholder en retvisende regn-skabsopgørelse for 2023.

Aarhus den 17. maj 2024

Direktion:

Jens Erik Sørensen
Direktør

Bestyrelsen:

Steen Vindum
Formand

Anders Bøge
Næstformand

Arne Lægaard
2. næstformand

Benny Hammer

Christian Engelbrecht Pedersen

Claus Leick

Hüseyin Arac

Morten Flæng

Mikael Würtz

2 Midttrafiks byrdefordeling

Regnskabsnotatet består af en række oversigtstabeller for bestillerne for hvert forretningsområde. Sammenligningsgrundlaget er det vedtagne budget for 2023, der er godkendt af bestyrelsen på mødet 24. juni 2022.

Tabel 1. Nøgletal i Midttrafik

Beløb i mio. kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Busdrift				
Indtægter	-630,1	-656,0	-676,9	-20,9
Operatørudgifter	1.515,9	1.499,4	1.450,8	-48,7
Øvrige driftsudgifter	69,4	70,4	66,5	-3,9
Regionalt tilskud	-	-	-	-
NT/Sydtrafik-samarbejde	21,6	20,2	21,3	1,1
Busdrift Total	976,8	934,0	861,7	-72,3
Flextrafik				
Indtægter	-19,4	-21,4	-22,4	-1,0
Operatørudgifter	576,0	629,2	651,5	22,3
NOP - Ny Optimeringsplatform	6,4	15,1	5,6	-9,5
Flextrafik Total	563,1	622,9	634,7	11,8
Letbanedrift				
Indtægter	-74,9	-85,9	-82,9	3,0
Operatørudgifter	271,9	295,2	295,2	0,0
Øvrige driftsudgifter	9,6	10,2	9,2	-1,0
Letbanesekretariat	1,0	1,6	1,2	-0,4
Letbanedrift Total	207,6	221,0	222,6	1,6
Togdrift				
Indtægter	-15,9	-18,1	-19,5	-1,4
Operatørudgifter	63,8	70,8	70,8	0,0
Øvrige driftsudgifter	2,4	3,1	2,9	-0,1
Investeringsstilskud	4,3	12,2	12,2	-
Togdrift Total	54,6	67,9	66,3	-1,6
Øvrige fællesudgifter				
Administrative udgifter	124,3	125,5	128,1	2,6
Billetkontrol	6,3	1,1	6,1	5,0
Finansielle poster	13,9	-	-10,4	-10,4
Tjenestemandspension	2,4	6,9	2,6	-4,3
Øvrige administrative udgifter	18,8	21,4	20,3	-1,1
Overskud vedr. tidligere år	-	25,1	-	-25,1
Øvrige fællesudgifter Total	165,7	179,9	146,7	-33,2
Resultat af primær drift	1.967,8	2.025,8	1.932,1	-93,7
Forskudt finansiering	17,2	-5,6	12,2	17,8
Ikke-fordelte udgifter	-0,1	-0,1	-0,1	-0,0
Midttrafiks resultat	1,3	-0,5	-1,9	-1,4
Overskud vedr. tidligere år	-	-25,1	-	25,1
Resultat til byrdefordeling	1.986,3	1.994,5	1.942,3	-52,2
Efterregulering med Midttrafiks bestillere				
Bidrag fra Midttrafiks ejerkreds	-1.655,0	-1.642,9	-1.605,3	37,6
Staten	-63,1	-31,9	-40,7	-8,8
Andre trafikelskaber og øvrige	-293,1	-319,7	-331,8	-12,1
EU-finansiering af projekter	-	-0,1	-0,1	-
Årets finansiering	-2.011,2	-1.994,5	-1.977,8	16,7
Resultat til efterregulering	-24,9	-	-35,5	-35,5

2.1 Den endelige afregning

Ovenstående tabel viser den samlede byrdefordeling og tilhørende finansiering i 2023 fra Midttrafiks ejere, øvrige bestillere samt staten. Midttrafik har i 2023 modtaget forsyningstilskud fra staten.

Midttrafik har i 2023 i alt byrdefordelt nettoudgifter for 1.942,3 mio. kr. Ejerne har samlet et tilgodehavende hos Midttrafik på 35,5 mio. kr., som udestår til afregning maj 2024, jf. bestyrelsens beslutning om efterregulering af byrdefordelingen.

2.2 Byrdefordeling – Ejerkredsen

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Midttrafiks aktivitet i 2023 for Midttrafiks ejerkreds:

Beløb i mio. kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023	Til efterregulering
Favrskov	30,4	31,8	29,9	-1,9	-0,9
Hedensted	10,2	12,1	11,5	-0,6	0,0
Herning	56,2	55,1	53,1	-1,9	-0,7
Holstebro	21,6	21,8	22,4	0,6	0,1
Horsens	65,0	64,8	59,9	-4,9	-1,5
Ikast-Brande	18,7	19,7	19,2	-0,4	-0,1
Lemvig	11,9	12,9	11,3	-1,6	-0,2
Norddjurs	33,2	37,0	35,7	-1,3	-0,1
Odder	11,0	12,2	11,4	-0,8	-0,4
Randers	104,8	97,6	96,2	-1,5	-1,1
Ringkøbing-Skjern	31,2	28,3	28,2	-0,1	-0,7
Silkeborg	61,5	56,2	54,2	-2,0	-1,0
Skanderborg	33,2	32,7	30,0	-2,7	-0,4
Skive	42,7	43,7	49,0	5,4	-0,6
Struer	6,1	7,9	7,2	-0,7	-0,1
Syddjurs	28,9	31,4	30,1	-1,3	-0,5
Viborg	51,7	53,8	55,6	1,8	-1,2
Aarhus	391,0	394,4	364,7	-29,6	-13,8
Region Midtjylland	672,8	661,6	640,9	-20,7	-12,5
Trafikselskaber og øvrige	293,1	319,7	331,8	12,1	-
Staten	11,1	-	-	-	-
Byrdefordeling	1.986,3	1.994,5	1.942,2	-52,2	-35,5
Forskudt finansiering	-17,2	5,6	-12,2	-17,8	-
Resultat	-1,3	25,6	1,9	-23,7	-
Trafikselskaber og øvrige	0,1	0,1	0,1	0,0	-
Resultat af primær drift	1.967,8	2.025,7	1.932,0	-93,7	-35,5

2.3 Byrdefordeling – Busdrift Indtægter

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Indtægter:

Beløb i mio. kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Favrskov	-1,8	-2,8	-3,8	-1,0
Hedensted	-2,8	-2,9	-2,5	0,3
Herning	-10,7	-11,0	-10,5	0,5
Holstebro	-3,9	-3,5	-3,0	0,5
Horsens	-17,3	-17,6	-17,7	-0,1
Ikast-Brande	-0,1	-0,1	-0,0	0,1
Lemvig	-	-	-0,0	-0,0
Norddjurs	-2,0	-2,1	-1,9	0,2
Odder	-1,7	-1,8	-2,0	-0,2
Randers	-26,0	-26,6	-26,2	0,4
Ringkøbing-Skjern	-3,0	-3,7	-3,6	0,2
Silkeborg	-19,0	-18,8	-19,2	-0,4
Skanderborg	-6,1	-6,8	-7,4	-0,6
Skive	-6,6	-6,8	-6,5	0,3
Struer	-0,7	-0,4	-0,4	0,0
Syddjurs	-4,2	-4,1	-3,6	0,4
Viborg	-14,1	-14,6	-13,5	1,1
Aarhus	-252,9	-273,6	-281,1	-7,5
Region Midtjylland	-242,9	-258,9	-274,0	-15,1
Byrdefordeling	-615,9	-656,0	-676,9	-20,9
Midttrafik - forskudt finansiering	-14,2	-	-	-
Resultat af primær drift	-630,1	-656,0	-676,9	-20,9

2.4 Byrdefordeling – Busdrift Operatørudgifter

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Operatørudgifter:

Beløb i mio. kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Favrskov	18,7	20,2	20,2	0,1
Hedensted	8,5	8,7	8,7	0,0
Herning	58,0	56,5	54,6	-1,9
Holstebro	19,2	18,5	18,5	-0,0
Horsens	68,0	65,9	62,2	-3,7
Ikast-Brande	16,2	16,9	16,5	-0,3
Lemvig	9,4	9,7	8,6	-1,1
Norddjurs	28,2	30,2	29,5	-0,7
Odder	9,8	10,7	10,0	-0,7
Randers	109,5	101,4	100,0	-1,3
Ringkøbing-Skjern	30,0	26,2	25,9	-0,3
Silkeborg	65,5	58,8	58,1	-0,8
Skanderborg	31,7	30,7	29,3	-1,4
Skive	31,6	33,3	32,8	-0,5
Struer	5,4	6,5	5,4	-1,1
Syddjurs	24,8	25,7	24,8	-0,9
Viborg	56,6	56,5	56,0	-0,5
Aarhus	455,8	476,6	450,1	-26,5
Region Midtjylland	464,1	446,5	439,5	-7,1
Staten	5,0	-	-	-
Byrdefordeling	1.515,9	1.499,4	1.450,8	-48,7

2.5 Byrdefordeling – Busdrift Øvrige

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Øvrige driftsudgifter:

Beløb i mio. kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Favrskov	0,2	0,3	0,3	-0,0
Hedensted	0,3	0,4	0,4	-0,0
Herning	1,6	1,7	1,6	-0,1
Holstebro	0,8	0,9	0,8	-0,1
Horsens	1,9	2,2	2,2	-0,1
Ikast-Brande	0,0	0,0	0,0	-0,0
Lemvig	0,0	0,0	0,0	-0,0
Norddjurs	0,3	0,4	0,3	-0,0
Odder	0,2	0,2	0,2	-0,0
Randers	4,0	4,4	4,1	-0,4
Ringkøbing-Skjern	0,7	0,7	0,7	-0,0
Silkeborg	2,1	2,4	2,2	-0,2
Skanderborg	0,6	0,7	0,6	-0,0
Skive	1,0	1,2	1,1	-0,1
Struer	0,2	0,1	0,1	-0,0
Syddjurs	0,6	0,7	0,6	-0,1
Viborg	2,7	3,3	3,0	-0,3
Aarhus	30,2	29,0	27,7	-1,3
Region Midtjylland	25,7	27,1	26,0	-1,2
Staten	2,0	-	-	-
Byrdefordeling	74,9	75,9	72,0	-3,9
Midttrafik - forskudt finansiering	-5,5	-5,5	-5,5	-0,0
Resultat af primær drift	69,4	70,4	66,5	-3,9

2.6 Byrdefordeling – Øvrige fællesudgifter

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Øvrige fællesudgifter:

Beløb i mio. kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Favrskov	2,2	2,2	2,0	-0,2
Hedensted	1,7	1,9	1,7	-0,2
Herning	4,6	4,4	4,0	-0,3
Holstebro	2,7	2,5	2,3	-0,1
Horsens	7,0	6,9	6,5	-0,4
Ikast-Brande	1,5	1,4	1,3	-0,1
Lemvig	0,7	0,8	0,6	-0,1
Odder	1,2	1,3	1,2	-0,0
Randers	9,3	9,3	8,6	-0,7
Ringkøbing-Skjern	2,4	2,5	2,3	-0,2
Silkeborg	6,4	6,3	5,9	-0,4
Skanderborg	3,0	3,3	3,0	-0,2
Skive	3,8	3,8	3,5	-0,2
Struer	0,8	0,8	0,7	-0,0
Syddjurs	2,5	2,6	2,4	-0,2
Viborg	5,9	5,8	5,5	-0,3
Aarhus	48,2	43,9	44,5	0,6
Region Midtjylland	56,7	52,0	50,0	-2,0
Fynbus	0,2	0,3	0,2	-0,0
Sydtrafik	0,3	0,3	0,3	-0,0
Staten	3,1	-	-	-
Samsø	0,0	0,0	0,0	-0,0
Byrdefordeling	166,9	154,7	149,0	-5,7
Midttrafik	0,0	-	0,0	0,0
Midttrafik - forskudt finansiering	-	-	-4,3	-4,3
Midttrafik - resultat	-1,2	25,1	1,9	-23,2

2.7 Byrdefordeling – Flextrafik

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Flextrafik:

Beløb i mio. kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Favrskov	11,1	11,8	11,1	-0,7
Hedensted	3,9	4,8	4,0	-0,8
Herning	2,8	3,4	3,4	-0,0
Holstebro	3,2	3,7	4,0	0,3
Horsens	6,4	8,0	7,3	-0,7
Ikast-Brande	1,5	1,7	1,7	-0,0
Lemvig	1,8	2,4	2,1	-0,3
Norddjurs	5,3	6,5	6,1	-0,4
Odder	1,4	1,7	1,9	0,1
Randers	8,8	9,6	10,0	0,4
Ringkøbing-Skjern	3,0	3,7	3,8	0,2
Silkeborg	6,4	7,4	7,1	-0,3
Skanderborg	4,3	4,9	4,5	-0,4
Skive	13,7	12,6	18,5	5,9
Struer	1,1	1,2	1,6	0,4
Syddjurs	6,0	6,8	6,3	-0,5
Viborg	4,9	4,7	6,4	1,7
Aarhus	22,7	24,6	28,7	4,1
Region Midtjylland	159,8	173,4	177,5	4,2
Trafikselskaber og øvrige	292,5	319,0	331,2	12,2
Byrdefordeling	560,6	611,9	637,1	25,3
Midttrafik	-	-	0,0	0,0
Midttrafik - forskudt finansiering	2,4	11,1	-2,4	-13,5

NOP - regnskab, beløb i mio. kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Bestillerandel	4,0	4,0	5,6	1,6
Midttrafik forudbetaling	2,4	11,1		-11,1
NOP samlet	6,4	15,1	5,6	-9,5
Bestillerbetaling af Midttrafiks forudbetaling			2,4	
Endelig afregning		4,0	8,0	4,0

NOP revideret budget var lagt under forudsætningen, at NOP projektet stadig var i drift.

Beløb i tusind kr.	B2023	R2023	Afvigelse 2023	Samlet betaling 2019- 2023
NOP - projekt				
Favrskov	101	203	102	399
Hedensted	94	189	95	371
Herning	39	78	39	153
Holstebro	74	149	75	293
Horsens	179	359	180	706
Ikast-Brande	30	59	29	118
Lemvig	31	63	32	123
Norddjurs	182	365	183	717
Odder	46	92	46	181
Randers	134	269	135	529
Ringkøbing-Skjern	81	162	81	319
Samsø	1	2	1	4
Silkeborg	157	315	158	619
Skanderborg	104	209	105	411
Skive	117	235	118	462
Struer	17	34	17	67
Syddjurs	132	264	132	520
Viborg	74	148	74	292
Aarhus	488	978	490	1.923
Region Midtjylland	1.919	3.849	1.930	7.567
NOP - projekt Total	4.000	8.023	4.023	15.773
Tilskudsbehov, NOP - projekt	4.000	8.023	4.023	15.773

* NOP projektet er afsluttet og ovenstående viser den endelige afregning i kolumnen "Afvigelse 2023", samt samlet b

2.8 Byrdefordeling – Letbanen

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Letbanen. Øvrige bestiller er 7 kommuner der deltager i letbanesamarbejdet og medfinansierer letbanesekretariatet:

Beløb i mio. kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Aarhus	1,0	-	-	-
Region Midtjylland	0,0	0,0	0,0	-
Øvrige bestillere	119,4	126,6	127,7	1,0
Staten	87,1	93,8	94,8	1,0
Byrdefordeling	207,6	220,4	222,5	2,1
Midttrafik	0,1	0,1	0,1	-
Midttrafik - resultat	-0,1	0,5	0,0	-0,4
Resultat af primær drift	207,6	221,0	222,6	1,6

2.9 Fordeling af tilskud fra staten

Nedenstående tabel angiver fordelingen af forsyningstilskud samt regulering for coronakompensation vedrørende 2022.

Beløb i mio. kr.	Forsyningstilskud*				Regulering af covid-19-kompensation vedr. 2022			Tilskud i alt
	Bus	Flex-trafik	Tog og Letbane	I alt	Bus	Letbane	I alt	
Favrskov	-0,3	-0,2	-	-0,4	-0,1	-	-0,1	-0,6
Hedensted	-0,1	-0,1	-	-0,2	-0,1	-	-0,1	-0,3
Herning	-0,8	-0,0	-	-0,9	-0,3	-	-0,3	-1,2
Holstebro	-0,3	-0,1	-	-0,3	-0,1	-	-0,1	-0,4
Horsens	-1,0	-0,1	-	-1,1	-0,4	-	-0,4	-1,5
Ikast-Brande	-0,2	-0,0	-	-0,3	-	-	-	-0,3
Lemvig	-0,1	-0,0	-	-0,2	-	-	-	-0,2
Norddjurs	-0,4	-0,1	-	-0,5	-0,1	-	-0,1	-0,6
Odder	-0,1	-0,0	-	-0,2	-0,1	-	-0,1	-0,2
Randers	-1,6	-0,1	-	-1,7	-0,6	-	-0,6	-2,3
Ringkøbing-Skjern	-0,4	-0,1	-	-0,5	-0,2	-	-0,2	-0,7
Silkeborg	-0,9	-0,1	-	-1,1	-0,4	-	-0,4	-1,5
Skanderborg	-0,4	-0,1	-	-0,5	-0,3	-	-0,3	-0,8
Skive	-0,5	-0,2	-	-0,6	-0,2	-	-0,2	-0,9
Struer	-0,1	-0,0	-	-0,1	-0,0	-	-0,0	-0,1
Syddjurs	-0,4	-0,1	-	-0,5	-0,2	-	-0,2	-0,7
Viborg	-0,8	-0,1	-	-0,9	-0,4	-	-0,4	-1,3
Aarhus	-7,2	-0,4	-1,8	-9,5	-1,3	-0,7	-1,9	-11,4
Region Midtjylland	-6,6	-2,3	-3,2	-12,2	-2,7	-0,7	-3,4	-15,5
Midttrafiks ejere i alt	-22,2	-4,2	-5,1	-31,5	-7,6	-1,3	-8,9	-40,4
NT**	-	-	-	-	-	-	-	-
Sydtrafik	-0,2	-	-	-0,2	-	-	-	-0,2
Midttrafik i alt	-22,4	-4,2	-5,1	-31,7	-7,6	-1,3	-8,9	-40,7

* Forsyningstilskudet reguleres i 2024 med en endelig fordeling mellem trafikelskaberne og bestillere.

** Afregning med NT afventer den endelige regulering i 2024.

3 Anvendt regnskabspraksis, byrdefordeling 2023

Midttrafik er et selskab uden formue og finansieres af bestillerne i hvert regnskabsår.

Repræsentantskabet skal ifølge Midttrafiks vedtægter § 9 "godkende Bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering" - i det følgende omtalt som byrdefordeling.

Byrdefordelingsmodellen tager udgangspunkt i Midttrafiks vedtægter § 25:

"Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser, herunder individuel Handicapkørsel.

Stk. 2. En region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter.

Stk. 3. Bestyrelsen fastsætter nærmere retningslinjer for selskabets finansiering."

Budget 2023 blev godkendt af Bestyrelsen den 9. december 2022, men blev revideret 23. juni 2023. Budgettet hviler på de samme principper for byrdefordeling som foregående års budgetter.

Byrdefordelingen for 2023 er godkendt af Repræsentantskabet den 14. juni 2022.

3.1 Principper for byrdefordeling

Midttrafiks aktiviteter er fordelt på fire overordnede driftsbudgetter, Busdrift, Flextrafik samt Tog og Letbane. Resten af budgettet er fordelt under Øvrige fællesudgifter.

3.2 Driftsbudgetter

3.2.1 Busdrift

Busdrift (budget 2023: 934,0 mio. kr. netto) kan underopdeles i busindtægter, operatørudgifter, øvrige driftsudgifter, regionalt tilskud og NT/Sydtrafik-samarbejde.

- Busindtægter (budget 2023: 656 mio. kr.).
- Operatørudgifter (budget 2023: 1.499,4 mio. kr.), som er inklusive Flexbus, er ruteopdelt og finansieres af en eller flere bestillere (kommune eller regionen); relevante bestillere betaler udgiften til drift af ruten.
- Øvrige driftsudgifter som er Bus-IT, øvrige busudgifter og rejsekort (budget 2023: 70,4 mio. kr.). Udover almindelige driftsposter, skal bestillerne betale afdrag og renteudgifter for lån optaget hos Kommunekredit. Tilbagebetaling af ansvarligt lån ydet til Rejsekort og Rejseplan A/S vedrører i 2023 kun den lånefinansierede andel og derfor anvendes udbetaling af det ansvarlige lån til betaling af afdrag ved Kommunekredit. Byrdefordelingen for rejsekortet er aftalt med bestillerne. Kommunerne og regionen betaler udgifterne på baggrund af bestillerens andel af udgifterne:
 - Wi-Fi, Realtid, Datatrafik, videoovervågning, udgifter til flytning af udstyr samt drift og investering i tælleudstyr fordeles ud fra andel af busser med udstyr for budgetåret 2023.
 - Gebyrer ved billetsalg samt drift af Midttrafik app fordeles på baggrund af passagerindtægter for budgetåret 2023.

- Udgifter til kunde- og holdepladsfaciliteter m.v. fordeles på relevante bestillere ud fra afgangstal for pågældende rutebil-station.
- Særlige eller enkeltstående udgifter fordeles direkte til den aktuelle kommune eller til regionen.
- NT/Sydtrafik-samarbejdet (budget 2023: 20,2 mio. kr.) vedrører Midttrafiks kørsel i Nordjyllands Trafikselskab (NT) samt Sydtrafik og vice versa. Det dækker operatørudgifter, passagerindtægter og byrdefordeling af ungdomskort.
 - Midttrafiks kørsel i andre regioner afregnes med det relevante trafikselskab.
 - NT's kørsel i Midttrafik finansieres af Viborg Kommune og Region Midtjylland.
 - Sydtrafiks kørsel i Midttrafik finansieres af Region Midtjylland.

3.2.2 Flextrafik

Flextrafik (budget 2023: 622,9 mio. kr. netto) kan underopdeles i Handicap-kørsel, Flextur, kommunal kørsel, siddende patientbefordring, NOP og øvrige trafikselskaber.

- Handicapkørsel (budget 2023: 62 mio. kr. netto), hvor kommunerne betaler nettoudgiften, således alle driftsomkostninger betales af den kommune, der har visiteret kunden til kørslen, og egenbetalingen tilfalder den pågældende kommune; særlige administrationsudgifter i forbindelse med koordineret kørsel fordeles mellem kommunerne efter antallet af ture det pågældende år.
- Flextur, Flextur UNG og Plustur (budget 2023: 16,6 mio. kr. netto) hvor kommunerne betaler nettoudgiften for de konkrete aftaler på baggrund af kørte ture.
- Kommunal kørsel, NOP samt siddende patientbefordring (budget 2023: 225,3 mio. kr. netto), hvor kommunerne samt regionen betaler netto-udgiften for alle aktiviteter, som beror på konkrete aftaler.
- Øvrige trafikselskaber (budget 2023: 319 mio. kr. netto), hvor Midttrafik afregner med Sydtrafik og Fynbus.

3.2.3 Letbanedrift

Letbanedrift (budget 2023: 221,0 mio. kr. netto):

- Region Midtjylland og Aarhus Kommune betaler nettodriftsudgifterne for Aarhus Letbane. Til finansiering af letbanedrift bidrager Aarhus Kommune og Region Midtjylland med et bestillerbidrag som fastlagt i en politisk aftale fra 2013. I finansieringen af letbanen til Grenaa indgår et statsligt bidrag, som staten tidligere har anvendt på Grenaabanen.
- Foruden almindelige driftsposter, skal bestillerne betale afdrag og renteudgifter for lån optaget hos Kommunekredit. Tilbagebetaling af ansvarligt lån ydet til Rejsekort og Rejseplan A/S vedrører i 2023 kun den lånefinansierede andel og derfor anvendes udbetaling af det ansvarlige lån til betaling af afdrag ved Kommunekredit. Byrdefordelingen for rejsekortet er aftalt med bestillerne.
- Letbanesekretariatet finansieres af tilsluttede kommuner og regionen. Selve udgiftsfordelingen er besluttet af de respektive partnere

3.2.4 Togdrift

Togdrift (budget 2023: 67,9 mio. kr. netto)

- Region Midtjylland betaler nettoudgiften for alle aktiviteter.

3.2.5 Øvrige fællesudgifter

Øvrige fællesudgifter (budget 2023: 179,9 mio. kr. netto) kan underopdeles i Administrativeudgifter, Biletkontrol, finansielle poster samt Tjenestemandspension

- Administrativeudgifter (budget 2023: 125,5 mio. kr. består af administrative udgifter i Trafikselskabet og til Flextrafik (handicapkørsel). Trafikselskabet kan underopdeles i drifts-, salgs- og administrative udgifter, og af det samlede budget for Trafikselskabet udgør ca. 51 % af udgifterne lønninger. Af trafikselskabets samlede budget fordeles størstedelen af udgifterne i 2023 efter en nøgle baseret enten på køreplan-timer for busadministration eller antal ture for handicapadministration. Aarhus Rutebilstation finansieres af Aarhus Kommune og Region Midtjylland ud fra en rutenøgle og letbaneadministration fordeles lige mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland.
- Biletkontrol (budget 2023: 1,1 mio. kr. netto). Udgifter til administration er fordelt på baggrund af forventede antal kontroller mens indtægter fra kontrolafgifter er fordelt på baggrund af faktiske udstedte afgifter. Opkrævningen i Aarhus kommune, varetager fortsat inddrivelsen af ubetalte kontrolafgifter. I forbindelse med inddrivelsen pålægges et rykkergebyr, som byrdefordeles til bestillerne. For Letbanen fordeles udgifter og indtægter efter aftale ligeligt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland (50 % til hver).
- Finansielle poster (budget 2023: 0 mio. kr. netto). Der budgetteres med et nulresultat for finansielle poster men det faktiske resultat byrdefordeles ud fra bestillernes budgetandel korrigeret for eventuelle puljer hos Midttrafik.
- Tjenestemandspension (budget 2023: 6,9 mio. kr. netto). Består af årets udgifter samt den årlige hensættelse på 20,3 %. De årlige udgifter fordeles efter en fastsat nøgle mens de 20,3 % fordeles efter årets køreplantimer.
- Flextrafik administration – ekskl. Handicapkørsel (budget 2023: 21,4 mio. kr. netto). Består af administrative udgifter i Flextrafik. Udgifterne finansieres via af et fastlagt bestillerbidrag per kørt tur i flextrafikken.

3.3 Grundlag for byrdefordeling

Principperne for byrdefordeling finder anvendelse på det budgetterede aktivitetsomfang i det pågældende år.

For at præcisere den bevillingsmæssige binding overfor bestillerne, har Midttrafik foretaget en afgrænsning af de enkelte områder udtrykt i bevillingsniveauet. Gældende fra budget 2019 er rejsekortet lagt sammen med bevillingsområdet for busdrift. Bestyrelsen har besluttet, at Trafikselskabet fremover betragtes som ét bevillingsområde med en samlet nettobevilling. Bevillingsniveauet fastlægger den overordnede økonomiske ramme, indenfor hvilket administrationen i Midttrafik kan foretage budgetomplaceringer, uden dette skal forelægges Bestyrelsen. Bevillingsniveauet udgør en samlet økonomisk ramme, der ikke må overskrides. Ud over fastlæggelse af bevillingsniveauet, besluttede Bestyrelsen, at enkelte områder gives adgang til at overføre et mer- eller mindreforbrug fra ét år til de næste. De områder, der er omfattet af overførelsesretten, er Letbanesekretariatet, eksternt finansierede puljer samt hele Trafikselskabets område. Overførelsesretten gælder separat for hvert enkelt område.

Som en konsekvens af ovenstående foretages der ikke efterreguleringer af Trafikselskabets budget. På budgetlægningstidspunktet fordeles nettoudgifterne ud fra det forventede aktivitetsomfang, dvs. at de køreplantimefordelte udgifter fordeles på baggrund af de budgetterede køreplantimer i budgetåret.

3.4 Byrdefordeling af resultat der følger af Midttrafiks finanspolitik

Byrdefordelingen af resultat på Midttrafiks likviditetsdepoter blev godkendt af Bestyrelsen 7. februar 2020.

Resultatet af finanspolitikken vil altid blive budgetteret til 0,00 kr. og vil dermed ikke påvirke årets a conto-rater. Ved endelig opgørelse af årets byrdefordeling vil resultatet af likviditetsdepotet blive indregnet og afregnet som en del af første aconto rate i efterfølgende regnskabsår.

Resultatet af depotet fordeles, således de bestillere i ejerkredsen der har placeret midler ved Midttrafik bærer en andel af resultatet svarende til deres puljes andel af det samlede depot. Den resterende andel af depotets resultat fordeles blandt alle bestillerne i ejerkredsen i henhold til den enkeltes nettobudget ved Midttrafik. Dette princip vil gøre sig gældende ved positivt såvel som negativt resultat.



midttrafik

17. MAJ 2024

Årsregnskab 2023

Bilag 3 – Bestillermateriale vedr. byrdefordeling
af regnskab 2023

Indhold

1	Bestillermateriale.....	2
2	Favrskov Kommune	3
3	Hedensted Kommune	4
4	Herning Kommune	5
5	Holstebro Kommune	6
6	Horsens Kommune.....	7
7	Ikast-Brande Kommune.....	8
8	Lemvig Kommune.....	9
9	Norrdjurs Kommune	10
10	Odder Kommune	11
11	Randers Kommune	12
12	Ringkøbing-Skjern Kommune	13
13	Silkeborg Kommune.....	14
14	Skanderborg Kommune	15
15	Skive Kommune	16
16	Struer Kommune	18
17	Syddjurs Kommune	19
18	Viborg Kommune.....	20
19	Aarhus Kommune	21
20	Region Midtjylland	23

1 Bestillermateriale

I det efterfølgende findes et kort overblik over de enkelte bestillers økonomi. Ved en væsentlig budgetafvigelse, der er specifik for den enkelte bestiller, vil denne kommenteres. For afvigelser, der følger generelle bevægelser for områderne, henvises der til bilag 1. Detaljerede tabeller samt ruteøkonomi kan findes på Midttrafiks extranet for kommuner og region sammen med det øvrige materiale.

I forhold til kørsel med Flextrafik bliver der ikke kommenteret på store fald eller stigninger i kørselsniveau og de økonomiske konsekvenser heraf. Det vil i stedet fremgå i de detaljerede tabeller på ekstranettet, hvor turantal og omkostninger kan ses.

Staten dækker en del af trafikselskabernes økonomiske udfordring i 2023 vedrørende de stigende priser igennem et forsyningstilskud. Trafikselskaberne har samlet modtaget 140 mio. kr. Midttrafiks andel udgør 31,9 mio. kr., hvoraf 31,5 mio. kr. vedrører Midttrafiks ejerkreds, mens de resterende 0,4 mio. kr. videresendes til NT og Sydtrafik som del af NT/Sydtrafik samarbejdet.

I december 2023 blev der foretaget en foreløbig afregning af regnskabsresultatet for 2023 med bestillerne, på baggrund af forventningen ved forventet regnskab efter 3. kvartal 2023. Årets resultat for 2023 betyder, at bestillerne skal have tilbagebetalt samlet 35,5 mio. kr. i endelig afregning af regnskabsresultatet.

2 Favrskov Kommune

Favrskov Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2023 29,9 mio. kr. imod budgettet 31,8 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 1,9 mio. kr.

Beløb i tusind kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Busdrift				
Operatørudgifter	18.629	20.147	20.186	39
Indtægter	-1.819	-2.779	-3.779	-1.000
Bus-IT og Øvrige	44	101	84	-17
Rejsekort	146	183	171	-12
Billetkontrol	7	9	5	-4
Administration	917	923	923	-
Busdrift Total	17.925	18.584	17.590	-994
Flextrafik				
Handicapkørsel	2.046	2.282	2.288	6
Flexbus	38	42	67	25
Flextur	922	1.174	1.004	-170
Flextur Ung	15	16	12	-4
Plustur	149	149	178	29
Kommunalkørsel	8.939	9.341	8.623	-718
NOP	101	101	203	102
Flextrafik Total	12.209	13.105	12.374	-731
Øvrige				
Letbanesekretariat	44	45	45	-
Tjenestemandspension	19	33	34	1
Finansielt afkast	240	-	-179	-179
Øvrige Total	303	78	-101	-179
Årets drift	30.437	31.767	29.863	-1.904
Statslig kompensation	-692	-447	-563	-116
Til byrdefordeling	29.745	31.320	29.301	-2.019
Bestillerbidrag	-29.189	-31.320	-30.204	1.116
Resultat til efterregulering	556	-	-903	-903

For busdriftens operatørudgifter er der afholdt udgifter til to dubleringsaftaler på rute 115 fra køreplansskiftet 2023, som ikke var med i budgettet. Det modsvares dog næsten af fald i indeks samt 290 færre timer på skolekørslen.

Busindtægterne er samlet set 1 mio. kr. over budget, hvilket primært sker fordi Favrskov Kommune i forbindelse med K23 har overtaget rute 115 fra Region Midtjylland, sekundært fordi den gradvise indfasning af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, har øget Favrskov Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

3 Hedensted Kommune

Hedensted Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2023 11,5 mio. kr. imod budgetteret 12,1 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 0,6 mio. kr.

Beløb i tusind kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Busdrift				
Operatørudgifter	8.038	8.179	8.073	-106
Regionalt tilskud	-1.441	-741	-741	-
Indtægter	-2.759	-2.859	-2.442	417
Bus-IT og Øvrige	67	83	73	-10
Rejsekort	255	296	284	-12
Billetkontrol	6	12	8	-4
Administration	622	615	615	-
Busdrift Total	4.788	5.585	5.870	285
Flextrafik				
Handicapkørsel	2.805	3.245	3.018	-227
Flexbus	488	552	598	46
Flextur	1.952	2.632	1.799	-833
NOP	94	94	189	95
Plustur	-	-	78	78
Flextrafik Total	5.340	6.523	5.681	-842
Øvrige				
Tjenestemandspension	12	24	24	-0
Finansielt afkast	75	-	-68	-68
Øvrige Total	87	24	-45	-69
Årets drift	10.214	12.132	11.506	-626
Statslig kompensation	-364	-206	-278	-72
Til byrdefordeling	9.850	11.926	11.228	-698
Bestillerbidrag	-9.896	-11.926	-11.186	740
Resultat til efterregulering	-46	-	42	42

4 Herning Kommune

Herning Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2023 53,1 mio. kr. imod budgetteret 55,1 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 1,9 mio. kr.

Beløb i tusind kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Busdrift				
Operatørudgifter	57.935	56.420	54.565	-1.855
Regionalt tilskud	-5	-3	-3	-
Indtægter	-10.721	-11.001	-10.528	473
Bus-IT og Øvrige	294	340	287	-53
Rejsekort	1.269	1.394	1.327	-67
Billetkontrol	35	32	36	4
Administration	3.379	3.429	3.429	-
Busdrift Total	52.186	50.612	49.113	-1.499
Flextrafik				
Handicapkørsel	3.425	3.448	3.776	328
Flexbus	39	144	89	-55
NOP	39	39	78	39
Flextur	-	583	140	-443
Plustur	-	-	26	26
Flextrafik Total	3.503	4.214	4.110	-104
Øvrige				
Tjenestemandspension	80	231	229	-2
Finansielt afkast	450	-	-311	-311
Øvrige Total	531	231	-82	-313
Årets drift	56.219	55.057	53.140	-1.916
Statslig kompensation	-1.934	-871	-1.195	-324
Til byrdefordeling	54.285	54.186	51.945	-2.240
Bestillerbidrag	-54.188	-54.186	-52.637	1.549
Resultat til efterregulering	97	-	-691	-691

Busdriftens operatørudgifter ender med mindreudgifter på 1,9 mio. kr. Indeks-fald giver en mindreudgift på 1,5 mio. kr. mens en reduktion på 721 timer giver en mindreudgift på ca. 0,6 mio. kr. Modsat er der udbetalt ca. 0,2 mio. kr. mere i bonus til busselskaber end budgetteret.

5 Holstebro Kommune

Holstebro Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2023 22,4 mio. kr. imod budgetteret 21,8 mio. kr. Merudgiften udgør således 0,6 mio. kr.

Beløb i tusind kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Busdrift				
Operatørudgifter	18.927	18.081	18.247	166
Regionalt tilskud	-412	-212	-212	-
Indtægter	-3.853	-3.517	-2.998	519
Bus-IT og Øvrige	171	198	166	-32
Rejsekort	599	695	657	-38
Billetkontrol	18	21	41	20
Administration	1.642	1.459	1.459	-
Busdrift Total	17.093	16.725	17.361	636
Flextrafik				
Handicapkørsel	2.653	2.936	3.196	260
Flexbus	297	431	225	-206
Flextur	282	337	311	-26
Kommunalkørsel	1.006	1.147	1.062	-85
NOP	74	74	149	75
Plustur	-	-	56	56
Flextrafik Total	4.312	4.925	5.000	75
Øvrige				
Tjenestemandspension	48	140	140	-0
Finansielt afkast	177	-	-123	-123
Øvrige Total	225	140	17	-123
Årets drift	21.630	21.790	22.378	588
Statslig kompensation	-703	-307	-427	-120
Til byrdefordeling	20.927	21.483	21.951	468
Bestillerbidrag	-21.152	-21.483	-21.834	-351
Resultat til efterregulering	-225	-	117	117

Året endte ud med 248 færre køreplantimer end budgetteret. Udgifterne for 2023 stiger dog 0,2 mio. kr. i forhold til budget som følge af højere gennemsnitlig timebetaling end antaget i budgettet.

6 Horsens Kommune

Horsens Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2023 59,9 mio. kr. imod budgetteret 64,8 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 4,9 mio. kr.

Beløb i tusind kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Busdrift				
Operatørudgifter	67.479	65.187	61.479	-3.708
Regionalt tilskud	-1.028	-528	-528	-
Indtægter	-17.182	-17.469	-17.526	-57
Bus-IT og Øvrige	552	613	535	-78
Rejsekort	1.367	1.598	1.617	19
Billetkontrol	33	48	33	-15
Administration	4.636	4.724	4.724	-
Busdrift Total	55.857	54.173	50.334	-3.839
Flextrafik				
Handicapkørsel	4.543	5.036	4.653	-383
Flexbus	489	655	674	19
Flextur	920	1.187	1.151	-36
Kommunalkørsel	2.420	3.321	2.585	-736
NOP	179	179	359	180
Plustur	-	-	292	292
Flextrafik Total	8.551	10.378	9.714	-664
Øvrige				
Tjenestemandspension	87	242	242	-0
Finansielt afkast	514	-	-366	-366
Øvrige Total	601	242	-124	-366
Årets drift	65.009	64.793	59.925	-4.868
Statslig kompensation	-2.298	-1.090	-1.484	-394
Til byrdefordeling	62.711	63.703	58.441	-5.262
Bestillerbidrag	-64.006	-63.703	-59.907	3.796
Resultat til efterregulering	-1.295	-	-1.466	-1.466

Busdriftens operatørudgifter ender 3,7 mio. kr. under budget. Det skyldes dels indeksfald på 1,5 mio. kr. og dels fradrag i busbetaling samt bod ifm. forsinkelse i levering af elbusser.

7 Ikast-Brande Kommune

Ikast-Brande Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2023 19,2 mio. kr. imod budgetteret 19,7 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 0,4 mio. kr.

Beløb i tusind kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Busdrift				
Operatørudgifter	16.249	16.853	16.511	-342
Regionalt tilskud	-493	-254	-254	-
Indtægter	-86	-110	-49	61
Bus-IT og Øvrige	4	3	2	-1
Rejsekort	25	26	26	-0
Administration	921	912	912	-
Busdrift Total	16.620	17.430	17.148	-282
Flextrafik				
Handicapkørsel	1.623	1.760	1.749	-11
Flextur	261	387	311	-76
NOP	30	30	59	29
Plustur	-	-	20	20
Flextrafik Total	1.914	2.177	2.139	-38
Øvrige				
Tjenestemandspension	22	59	59	0
Finansielt afkast	152	-	-111	-111
Øvrige Total	174	59	-52	-111
Årets drift	18.708	19.666	19.235	-431
Statslig kompensation	16	-263	-263	-
Til byrdefordeling	18.724	19.403	18.972	-431
Bestillerbidrag	-18.542	-19.403	-19.105	298
Resultat til efterregulering	182	-	-133	-133

Busdriftens operatørudgifter ender 0,3 mio. kr. under budget. Det skyldes primært indekseffekt samt en reduktion på ca. 375 køreplantimer sammenlignet med budgetgrundlaget.

Busindtægterne er 61 t.kr. under budget, hvilket skyldes at Ikast-Brandes indtægtsandel fra den nu nedlagte rute 130, var indregnet for hele året, og ikke kun indtil K23 trådte i kraft.

8 Lemvig Kommune

Lemvig Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2023 11,3 mio. kr. imod budgetteret 12,9 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 1,6 mio. kr.

Beløb i tusind kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Busdrift				
Operatørudgifter	9.394	9.734	8.542	-1.192
Rejsekort	9	9	9	-0
Administration	283	286	286	-
Busdrift Total	9.686	10.029	8.837	-1.192
Flextrafik				
Handicapkørsel	1.054	1.380	1.295	-85
Flextur	819	1.214	823	-391
Plustur	111	86	154	68
Kommunalkørsel	86	122	117	-5
NOP	31	31	63	32
Flexbus	-	-	66	66
Flextrafik Total	2.101	2.833	2.518	-315
Øvrige				
Tjenestemandspension	11	32	31	-1
Finansielt afkast	95	-	-73	-73
Øvrige Total	106	32	-42	-74
Årets drift	11.893	12.894	11.313	-1.581
Statslig kompensation	-	-174	-174	-
Til byrdefordeling	11.893	12.720	11.139	-1.581
Bestillerbidrag	-11.805	-12.720	-11.336	1.384
Resultat til efterregulering	88	-	-197	-197

Året endte med et mindreforbrug på 1.873 køreplantimer i forhold til budgettet.

Kørselsreduktionerne udløser en kompensation til operatører på 0,4 mio. kr. Samlet set er operatørudgifterne reduceret med 1,2 mio. kr. i forhold til budget.

9 Norddjurs Kommune

Norddjurs Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2023 35,7 mio. kr. imod budgettet 37,0 mio. kr. Der er således et mindreforbrug på 1,3 mio. kr.

Beløb i tusind kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Busdrift				
Operatørudgifter	27.699	29.617	28.879	-738
Regionalt tilskud	-1.091	-560	-560	-
Indtægter	-1.907	-2.085	-1.790	295
Bus-IT og Øvrige	61	107	88	-19
Rejsekort	207	257	243	-14
Billetkontrol	7	9	8	-1
Administration	1.217	1.285	1.285	-
Busdrift Total	26.194	28.630	28.152	-478
Flextrafik				
Handicapkørsel	1.402	1.550	1.897	347
Flexbus	476	668	618	-50
Flextur	1.035	1.583	1.176	-407
Flextur Ung	65	174	3	-171
Plustur	209	246	233	-13
Kommunalkørsel	3.316	3.907	3.383	-524
NOP	182	182	365	183
Flextrafik Total	6.684	8.310	7.674	-636
Øvrige				
Letbanesekretariat	44	45	45	-
Tjenestemandspension	21	58	59	1
Finansielt afkast	270	-	-209	-209
Øvrige Total	336	103	-105	-208
Årets drift	33.214	37.043	35.721	-1.322
Statslig kompensation	-572	-495	-599	-104
Til byrdefordeling	32.642	36.548	35.122	-1.426
Bestillerbidrag	-32.453	-36.548	-35.206	1.342
Resultat til efterregulering	189	-	-84	-84

Busdriftens operatørudgifter ender 0,7 mio. kr. under budgettet, hvilket primært skyldes indekssald samt en reduktion på 271 køreplantimer sammenlignet med budgetgrundlaget. Kørselsreduktionen kommer fortrinsvist fra rute 351, hvor nogle afgangene overtages af Region Midtjylland, mens resten reduceres.

10 Odder Kommune

Odder Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2023 11,4 mio. kr. imod budgettet 12,2 mio. kr. Der er således et mindreforbrug på 0,8 mio. kr.

Beløb i tusind kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Busdrift				
Operatørudgifter	9.426	10.245	9.720	-525
Indtægter	-1.599	-1.731	-1.910	-179
Bus-IT og Øvrige	49	59	48	-11
Rejsekort	148	183	174	-9
Billetkontrol	9	4	6	2
Administration	714	720	720	-
Busdrift Total	8.748	9.480	8.758	-722
Flextrafik				
Handicapkørsel	1.516	1.875	1.776	-99
Flexbus	333	502	324	-178
Flextur	193	256	392	136
NOP	46	46	92	46
Plustur	-	-	82	82
Flextrafik Total	2.088	2.679	2.665	-14
Øvrige				
Letbanesekretariat	44	45	45	-
Tjenestemandspension	9	26	26	-0
Finansielt afkast	87	-	-69	-69
Øvrige Total	140	71	2	-69
Årets drift	10.976	12.230	11.425	-805
Statslig kompensation	-438	-165	-244	-79
Til byrdefordeling	10.538	12.065	11.181	-884
Bestillerbidrag	-10.657	-12.065	-11.573	492
Resultat til efterregulering	-119	-	-392	-392

Busdriftens operatørudgifter er ca. 0,5 mio. kr. under budgettet. Det skyldes primært indeksfald samt en kørselsreduktion på 231 timer sammenlignet med beregningsgrundlaget for budgettet.

11 Randers Kommune

Randers Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2023 96,2 mio. kr. imod budgettet 97,6 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 1,5 mio. kr.

Beløb i tusind kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Busdrift				
Operatørudgifter	109.028	100.671	99.707	-964
Regionalt tilskud	-820	-421	-421	-
Indtægter	-25.991	-26.600	-26.167	433
Bus-IT og Øvrige	1.293	1.346	1.135	-211
Rejsekort	2.705	3.075	2.935	-140
Billetkontrol	43	29	72	43
Administration	6.548	6.564	6.564	-
Busdrift Total	92.806	84.664	83.825	-839
Flextrafik				
Handicapkørsel	6.259	6.821	7.074	253
Flexbus	466	769	335	-434
Flextur	1.069	1.537	933	-604
Kommunalkørsel	3.108	3.239	3.734	495
NOP	134	134	269	135
Plustur	-	-	63	63
Flextrafik Total	11.036	12.500	12.409	-91
Øvrige				
Letbanesekretariat	44	45	45	-
Tjenestemandspension	147	431	432	1
Finansielt afkast	770	-	-551	-551
Øvrige Total	961	476	-74	-550
Årets drift	104.803	97.640	96.159	-1.481
Statslig kompensation	-3.613	-1.715	-2.318	-603
Til byrdefordeling	101.190	95.925	93.841	-2.084
Bestillerbidrag	-102.754	-95.925	-94.904	1.021
Resultat til efterregulering	-1.564	-	-1.063	-1.063

Der har været et mindreforbrug på busdriftens operatørudgifter på ca. 1 mio. kr. i forhold til budget. Der har været 918 færre køreplantimer på buskørslen i forhold til budget, som har givet en samlet mindredrift på ca. 0,7 mio. kr. Dertil kommer en bonus-udbetaling til busselskaber på 1,3 mio. kr. – ca. 0,2 mio. kr. lavere end budgettet. Omvendt er der en merudgift på 0,5 mio. kr. fra ikke-budgetlagt svømmekørsel og dubleringskørsel på rute 21 samt øvrige, mindre bevægelser. Endvidere har der været en mindredrift på 0,6 mio. kr. fra indeksfald.

På Randers Rutebilstation er der modregnet lejeindtægt fra Arriva vedr. lokaleleje Dytmærskan for 3 år efter aftale, hvilket resulterer i et mindre-forbrug på 0,2 mio. kr. i 2023 på Bus-IT.

12 Ringkøbing-Skjern Kommune

Ringkøbing-Skjern Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2023 28,2 mio. kr. imod budgetteret 28,3 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 0,1 mio. kr.

Beløb i tusind kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Busdrift				
Operatørudgifter	29.879	26.009	25.729	-280
Regionalt tilskud	-1.876	-964	-964	-
Indtægter	-3.024	-3.743	-3.541	202
Bus-IT og Øvrige	209	224	204	-20
Rejsekort	452	512	485	-27
Billetkontrol	4	7	18	11
Administration	1.492	1.535	1.535	-
Busdrift Total	27.136	23.581	23.466	-115
Flextrafik				
Handicapkørsel	2.672	2.940	3.149	209
Flexbus	101	170	147	-23
Flextur	943	1.426	1.188	-238
NOP	81	81	162	81
Plustur	-	-	96	96
Flextrafik Total	3.797	4.617	4.743	126
Øvrige				
Tjenestemandspension	40	107	106	-1
Finansielt afkast	237	-	-160	-160
Øvrige Total	276	107	-53	-160
Årets drift	31.209	28.305	28.155	-149
Statslig kompensation	-1.490	-498	-748	-250
Til byrdefordeling	29.719	27.807	27.408	-399
Bestillerbidrag	-29.672	-27.807	-28.137	-330
Resultat til efterregulering	47	-	-729	-729

Der har været et mindreforbrug på busdriftens operatørudgifter på ca. 0,3 mio. kr., der primært skyldes indeksfald på 0,1 mio. kr. Dertil kommer mindreudgifter på 0,1 mio. kr. fra kørselsreduktioner på 100 timer sammenlignet med beregningsgrundlaget for budgettet.

13 Silkeborg Kommune

Silkeborg Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2023 54,2 mio. kr. imod budgetteret 56,2 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 2 mio. kr.

Beløb i tusind kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Busdrift				
Operatørudgifter	65.343	58.645	57.897	-748
Indtægter	-18.982	-18.764	-19.167	-403
Bus-IT og Øvrige	672	731	659	-72
Rejsekort	1.429	1.647	1.553	-94
Billettekontrol	18	-18	51	69
Administration	4.352	4.485	4.485	-
Busdrift Total	52.832	46.726	45.478	-1.248
Flextrafik				
Handicapkørsel	4.537	4.981	4.897	-84
Flexbus	176	211	155	-56
Flextur	726	802	711	-91
Plustur	127	111	128	17
NOP	157	157	315	158
Flextrafik Total	5.722	6.262	6.205	-57
Øvrige				
Letbanesekretariat	44	45	45	-
Tjenestemandspension	104	197	194	-3
Finansielt afkast	426	-	-317	-317
Øvrige Total	574	242	-78	-320
Årets drift	59.129	53.230	51.605	-1.625
Kommunalkørsel				
Kommunalkørsel	2.324	2.977	2.570	-407
Kommunalkørsel Total	2.324	2.977	2.570	-407
Årets drift	2.324	2.977	2.570	-407
Årets drift i alt	61.453	56.207	54.175	-2.032
Statslig kompensation	-2.522	-1.066	-1.488	-422
Til byrdefordeling	58.931	55.141	52.687	-2.454
Bestillerbidrag	-61.550	-55.141	-53.670	1.471
Resultat til efterregulering	-2.619	-	-983	-983

Busdriftens operatørudgifter er reduceret med 0,7 mio. kr. sammenlignet med budgettet, som fortrinsvist skyldes indeksfald på 0,5 mio. kr. Dertil kommer flere, mindre afvigelser.

14 Skanderborg Kommune

Skanderborg Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2023 30,0 mio. kr. imod budgetteret 32,7 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 2,7 mio. kr.

Beløb i tusind kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Busdrift				
Operatørudgifter	30.609	29.562	28.084	-1.478
Regionalt tilskud	-416	-214	-214	-
Indtægter	-5.812	-6.726	-7.073	-347
Bus-IT og Øvrige	112	134	116	-18
Rejsekort	491	554	533	-21
Billetkontrol	8	14	10	-4
Administration	1.502	1.608	1.608	-
Busdrift Total	26.494	24.932	23.065	-1.867
Flextrafik				
Handicapkørsel	2.921	3.291	2.904	-387
Flexbus	967	1.315	1.152	-163
Flextur	2.005	2.558	2.199	-359
Flextur Ung	127	153	81	-72
Plustur	209	179	385	206
Kommunalkørsel	20	17	54	37
NOP	104	104	209	105
Flextrafik Total	6.353	7.617	6.983	-634
Øvrige				
Letbanesekretariat	44	45	45	-
Tjenestemandspension	31	60	60	-0
Finansielt afkast	258	-	-184	-184
Øvrige Total	334	105	-79	-184
Årets drift	33.181	32.654	29.969	-2.685
Statslig kompensation	-1.460	-534	-811	-277
Til byrdefordeling	31.722	32.120	29.158	-2.962
Bestillerbidrag	-31.677	-32.120	-29.521	2.599
Resultat til efterregulering	45	-	-362	-362

Busdriftens operatørudgifter ender 1,5 mio. kr. under budgettet. Udover indeksfald på 0,4 mio. kr. skyldes det dels overbudgetteret kontraktbetaling til rammeaftaler for Smukfest og dels lavere forbrug til ekstra-/dubleringskørsel end budgetteret.

15 Skive Kommune

Skive Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2023 49,0 mio. kr. imod budgetteret 43,7 mio. kr. Merudgiften udgør således 5,4 mio. kr.

Beløb i tusind kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Busdrift				
Operatørudgifter	31.404	32.964	32.649	-315
Regionalt tilskud	-756	-388	-388	-
Indtægter	-6.583	-6.827	-6.502	325
Bus-IT og Øvrige	210	292	245	-47
Rejsekort	802	940	890	-50
Billetkontrol	25	28	30	2
Administration	2.309	2.358	2.358	-
Busdrift Total	27.411	29.367	29.282	-85
Flextrafik				
Handicapkørsel	2.824	3.032	3.032	0
Flexbus	150	326	115	-211
Flextur	117	142	209	67
Kommunalkørsel	11.681	10.527	16.164	5.637
NOP	117	117	235	118
Plustur	-	-	69	69
Flextrafik Total	14.889	14.144	19.826	5.682
Øvrige				
Tjenestemandspension	53	151	151	0
Finansielt afkast	332	-	-246	-246
Øvrige Total	385	151	-95	-246
Årets drift	42.685	43.662	49.012	5.350
Statslig kompensation	-1.340	-629	-854	-225
Til byrdefordeling	41.345	43.033	48.159	5.126
Bestillerbidrag	-40.957	-43.033	-48.773	-5.740
Resultat til efterregulering	388	-	-614	-614

Busdriftens operatørudgifter er samlet 0,3 mio. kr. lavere end budgetteret. Det skyldes indeksfald på 0,2 mio. kr. og en reduktion på 515 køreplantimer sammenlignet med budgetgrundlaget. Modsat er der afholdt dubleringskørsel på rute 420 (ca. 0,2 mio. kr.), som ikke var budgetlagt.

På grund af nye aftaler med vognmænd for Specialkørsel med børn, er priserne for kørsel steget voldsomt. Udbudspriserne har afspejlet den samfundsmæssige udvikling på tidspunktet for udbuddet (i maj 2022), hvor der var store usikkerheder i forhold til stigende brændstofpriser og stigende inflation. Vognmandspriser har derfor været væsentlig højere og priserne har også spredt sig over et stort spænd – mellem 375 – 1300 kr., hvor den gennemsnitlige tildelte timepris udgør 738 kr. mod tidligere ca. 400 kr.

Derudover er der tilbudt flere kørselspakker, samt de udbudte køreplanstimer er steget med ca. 600 årlige køreplanstimer.

16 Struer Kommune

Struer Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2023 7,2 mio. kr. imod budgetteret 7,9 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 0,7 mio. kr.

Beløb i tusind kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Busdrift				
Operatørudgifter	5.354	6.479	5.410	-1.069
Regionalt tilskud	-548	-281	-281	-
Indtægter	-737	-402	-360	42
Bus-IT og Øvrige	45	50	40	-10
Rejsekort	143	95	91	-4
Billettekontrol	6	9	3	-6
Administration	496	448	448	-
Busdrift Total	4.760	6.398	5.351	-1.047
Flextrafik				
Handicapkørsel	1.066	1.163	1.390	227
Flextur	242	281	435	154
NOP	17	17	34	17
Plustur	-	-	1	1
Flextrafik Total	1.325	1.461	1.861	400
Øvrige				
Tjenestemandspension	14	41	41	0
Finansielt afkast	51	-	-45	-45
Øvrige Total	65	41	-3	-44
Årets drift	6.149	7.900	7.209	-691
Statslig kompensation	-243	-91	-132	-41
Til byrdefordeling	5.906	7.809	7.077	-732
Bestillerbidrag	-5.903	-7.809	-7.158	651
Resultat til efterregulering	3	-	-81	-81

For busdriftens operatørudgifter er der et mindreforbrug på 1,1 mio. kr. Sammenlignet med budgetgrundlaget har der været 137 færre køreplantimer på buskørslen, der sammen med andre, mindre bevægelser skønnes at give en mindreudgift på 0,2 mio. kr. Dertil kommer indekssald på 0,2 mio. kr. og fradrag i busbetaling samt bod ifm. forsinkelse i levering af elbusser på samlet ca. 0,7 mio. kr.

17 Syddjurs Kommune

Syddjurs Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2023 30,1 mio. kr. imod budgetteret 31,4 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 1,3 mio. kr.

Beløb i tusind kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Busdrift				
Operatørudgifter	24.496	25.251	24.329	-922
Regionalt tilskud	-840	-431	-431	-
Indtægter	-4.191	-4.052	-3.594	458
Bus-IT og Øvrige	119	137	118	-19
Rejsekort	462	561	513	-48
Billetkontrol	8	10	10	-0
Administration	1.336	1.425	1.425	-
Busdrift Total	21.391	22.901	22.369	-532
Flextrafik				
Handicapkørsel	2.062	2.321	2.354	33
Flexbus	332	453	468	15
Flextur	2.298	2.983	2.295	-688
Flextur Ung	114	169	35	-134
Kommunalkørsel	2.240	2.306	2.230	-76
NOP	132	132	264	132
Plustur	0	-	164	164
Flextrafik Total	7.179	8.364	7.810	-554
Øvrige				
Letbanesekretariat	44	45	45	-
Tjenestemandspension	26	49	49	0
Finansielt afkast	217	-	-177	-177
Øvrige Total	287	94	-83	-177
Årets drift	28.856	31.359	30.097	-1.262
Statslig kompensation	-1.220	-462	-671	-209
Til byrdefordeling	27.636	30.897	29.426	-1.471
Bestillerbidrag	-27.660	-30.897	-29.936	961
Resultat til efterregulering	-24	-	-510	-510

Busdriftens operatørudgifter har et mindreforbrug på ca. 0,9 mio. kr., som primært skyldes en reduktion på 993 køreplantimer sammenlignet med budgetgrundlaget. Reduktionen kommer fortrinsvist fra rute 351, hvor nogle afgange overtages af Region Midtjylland, mens resten reduceres.

18 Viborg Kommune

Viborg Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2023 55,6 mio. kr. imod budgettet 53,8 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 1,8 mio. kr.

Beløb i tusind kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Busdrift				
Operatørudgifter	56.442	56.230	55.924	-306
Regionalt tilskud	-4.559	-2.176	-2.176	-
Indtægter	-14.097	-14.567	-13.456	1.111
Bus-IT og Øvrige	997	1.346	1.172	-174
Rejsekort	1.663	1.925	1.828	-97
Billetkontrol	48	48	51	3
Administration	4.268	4.277	4.277	-
NT/Sydtrafik-samarbejde	225	225	244	19
Busdrift Total	44.987	47.309	47.865	557
Flextrafik				
Handicapkørsel	5.590	5.464	7.019	1.555
Flexbus	170	292	111	-181
Flextur	238	270	367	97
Kommunalkørsel	103	109	44	-65
NOP	74	74	148	74
Plustur	-	-	57	57
Flextrafik Total	6.175	6.209	7.745	1.536
Øvrige				
Tjenestemandspension	95	252	252	-0
Finansielt afkast	402	-	-304	-304
Øvrige Total	497	252	-52	-304
Årets drift	51.659	53.770	55.559	1.789
Statslig kompensation	-2.277	-882	-1.262	-380
Til byrdefordeling	49.382	52.888	54.296	1.409
Bestillerbidrag	-49.755	-52.888	-55.477	-2.589
Resultat til efterregulering	-373	-	-1.180	-1.180

Busdriftens operatørudgifter er 0,3 mio. kr. under budget som følge af indeksfald.

Busindtægterne er 1,1 mio. kr. under budget, hvilket skyldes kombination af besparelser i forbindelse med at K23 trådte i kraft, samt den gradvise indfasning af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, som har mindsket Viborg Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

19 Aarhus Kommune

Aarhus Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2023 364,7 mio. kr. imod budgetteret 394,4 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 29,6 mio. kr.

Beløb i tusind kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Busdrift				
Operatørudgifter	520.504	571.282	544.876	-26.406
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel	-65.000	-95.000	-95.000	-
Indtægter	-252.829	-273.549	-281.051	-7.502
Bus-IT og Øvrige	11.134	8.651	7.794	-857
Rejsekort	19.025	20.389	19.949	-440
Billetkontrol	1.804	2.083	4.405	2.322
Administration	32.365	30.717	30.717	-
Busdrift Total	267.004	264.573	231.690	-32.883
Letbanedrift				
Operatørudgifter	120.047	131.385	131.385	0
Indtægter	-37.473	-42.955	-41.452	1.503
Øvrige driftsudgifter	1.566	1.977	2.035	58
Rejsekort	2.724	3.109	2.575	-534
Billetkontrol	171	-466	214	680
Administration	2.260	2.469	2.469	-
Letbanesekretariat	240	247	247	-
Letbanedrift Total	89.536	95.766	97.474	1.708
Flextrafik				
Handicapkørsel	23.778	24.621	28.105	3.484
Flexbus	266	411	223	-188
Flextur	737	1.042	899	-143
Kommunalkørsel	4.622	5.450	5.553	103
NOP	488	488	978	490
Plustur	-	-	18	18
Flextrafik Total	29.891	32.012	35.777	3.765
Øvrige				
Tjenestemandspension	689	2.011	2.013	2
Finansielt afkast	3.899	-	-2.226	-2.226
Øvrige Total	4.588	2.011	-213	-2.224
Årets drift	391.019	394.362	364.728	-29.634
Statslig kompensation	-11.514	-9.463	-11.392	-1.929
Til byrdefordeling	379.504	384.899	353.336	-31.563
Bestillerbidrag	-390.855	-384.899	-367.093	17.806
Resultat til efterregulering	-11.350	-	-13.757	-13.757

Busdriftens operatørudgifter viser et mindreforbrug på 26,4 mio. kr. i forhold til budget, som hovedsageligt skyldes at kontraktbetaling til AarBus for kørsel med elbusser er afregnet med ny indeksregulering fra køreplansskiftet 2023.

Busindtægterne stiger samlet med 7,5 mio. kr., hvilket kan tilskrives den gradvise indfasning af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, som har øget Aarhus Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Aarhus Kommune har i 2023 haft et mindreforbrug på 0,9 mio. kr. på Bus-IT, hvilket overvejende skyldes nedlæggelsen af billetautomaterne i Aarhus bybusser pr. 1 november 2023, grundet de to måneder mindre med drifts-relaterede udgifter hertil. Omkostninger til nedtagningen af billetautomaterne mm., er afregnet separat.

På Rejsekort er årets mindreforbrug bl.a. forårsaget af modtagelse af slutopgørelse for etablering af Letbanen.

20 Region Midtjylland

Region Midtjyllands samlede udgifter udgjorde i 2023 640,9 mio. kr. imod budgetteret 661,6 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 20,7 mio. kr.

Beløb i tusind kr.	R2022	B2023	R2023	Afvigelse 2023
Busdrift				
Operatørudgifter	463.909	446.254	439.214	-7.040
Indtægter	-242.879	-258.869	-273.975	-15.106
NT/Sydtrafik-samarbejde	21.394	19.971	21.069	1.098
Regionalt tilskud	14.285	7.172	7.172	-
Bus-IT og Øvrige	6.273	6.062	5.565	-497
Rejsekort	19.386	21.064	20.402	-662
Billetkontrol	54	772	662	-110
Administration	35.448	35.426	35.426	-
Busdrift Total	317.869	277.851	255.534	-22.317
Letbanedrift				
Operatørudgifter	151.900	163.778	163.779	1
Indtægter	-37.473	-42.955	-41.452	1.503
Øvrige driftsudgifter	1.566	1.977	2.035	58
Rejsekort	2.724	3.109	2.575	-534
Billetkontrol	171	-466	214	680
Administration	2.260	2.469	2.469	-
Letbanesekretariat	435	449	449	-
Letbanedrift Total	121.584	128.361	130.069	1.708
Togdrift				
Operatørudgifter	63.800	70.753	70.753	0
Indtægter	-15.884	-18.090	-19.535	-1.445
Øvrige driftsudgifter	1.099	1.900	1.798	-102
Investeringsstilskud	4.303	12.206	12.206	-
Rejsekort	1.318	1.155	1.119	-36
Billetkontrol	788	-1.125	199	1.324
Administration	996	1.069	1.069	-
Togdrift Total	56.420	67.868	67.610	-259
Flextrafik				
Siddende patientbefordring	168.483	182.525	184.756	2.231
Flexbus	217	306	237	-69
NOP	1.919	1.919	3.849	1.930
Flextrafik Total	170.618	184.750	188.843	4.093
Øvrige				
Tjenestemandspension	899	2.736	2.736	-0
Finansielt afkast	5.409	-	-3.894	-3.894
Øvrige Total	6.308	2.736	-1.158	-3.894
Årets drift	672.799	661.567	640.898	-20.668
Statslig kompensation	-19.289	-12.544	-15.763	-3.219
Til byrdefordeling	653.510	649.023	625.135	-23.888
Bestillerbidrag	-662.374	-649.023	-637.641	11.382
Resultat til efterregulering	-8.864	-	-12.506	-12.506

For busdriftens operatørudgifter er der en mindreudgift på 7 mio. kr., som fortrinsvist kommer fra et indeksfald på 5,1 mio. kr. Dertil kommer fradrag i busbetaling samt bod ifm. forsinkelse i levering af elbusser samt øvrige, mindre bevægelser, der samlet giver mindreudgifter for 2,5 mio. kr. Omvendt har der været 1.776 flere køreplantimer, som fortrinsvist kommer fra rute 925X og 300S (Smukfest). Samlet giver den øgede kørsel øgede omkostninger på 0,7 mio. kr. Der er i 2023 udbetalt 145 t.kr. vedr. dividender fra konkursbo.

For NT/Sydtrafik-samarbejdet er der en merudgift på 1,1 mio. kr., fortrinsvist skyldes afregning af 2022.

Busindtægterne stiger samlet med 15,1 mio. kr., hvilket kan tilskrives den gradvise indfasning af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, som har øget Region Midtjyllands andel af Midttrafiks samlede indtægter.

På Rejsekort er årets mindreforbrug bl.a. forårsaget af modtagelse af slutopgørelse for etablering af Letbanen.

Som følge af en øget vognmandsbetaling for den Siddende patientbefordring efter opstart af nyt udbud, er merudgifterne på 2,2 mio. kr. Dette på trods af et lavere kørselsniveau end regnet med.

Modtager Repræsentantskabet for Midttrafik
Udarbejdet af Solvej Jespersen
Cc
Emne Byrdefordelingsprincipper for Midttrafik 2025

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

31. juni 2024

Journalnr.:
1.1.5-08465-2024

Kontaktperson:
Solvej Jespersen

E-mail:
knc@midttrafik.dk

Repræsentantskabet i Midttrafik skal ifølge Midttrafiks vedtægter § 9 "godkende Bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering" - i det følgende omtalt som byrdefordeling.

Byrdefordelingsmodellen tager udgangspunkt i Midttrafiks vedtægter § 25:

"Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel.

Stk. 2. En region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter.

Stk. 3. Bestyrelsen fastsætter nærmere retningslinjer for selskabets finansiering."

Budgettet hviler på de samme grundlæggende principper for byrdefordeling som de foregående år, og dermed vil direkte henførbare udgifter registreres til den enkelte bestiller, mens fælles udgifter fordeles efter en nøgle. Nedenfor gennemgås principperne for byrdefordelingen.

I forhold til principperne fra sidste år, som blev godkendt af Repræsentantskabet i juni 2023, er der er tilføjet byrdefordeling på investering i rejsekort som app og den ikke-digitale løsning. Principperne består af forskudt finansiering for bestillerne, ansvarligt lån til Rejsekort & Rejseplan, samt investering af udstyr, afmontering af nuværende udstyr og andre projektrelaterede udgifter.

Dette notat afsluttes med en kort præsentation af hvordan principperne anvendes i praksis.

Principper for byrdefordeling

Midttrafiks aktiviteter er fordelt på en række driftsbudgetter, et sekretariatsbudget og et budget til trafikskabselskabets fælles opgaver og administration ("trafikskabselskabets budget").

Driftsbudgetter

Buskørsel

Operatørudgifter hvor udgiften til hver enkelt rute finansieres af en bestiller (kommune eller regionen); bestilleren betaler udgiften til drift af ruten.

Bus- tog- og letbaneindtægter: Som udgangspunkt henføres indtægterne til de kommuner, der finansierer kørslen på givne ruter. I 2019 blev der vedtaget, at indtægtsdelingen fra ruter, som er delfinansieret mellem flere parter, fremadrettet skal ske igennem en datadreven indtægtsdelingsmodel, som indføres gradvis. For budget 2024 og fremad betyder det, at indtægterne fra ruter finansieret af flere parter, skal fordeles 100 % på baggrund af datadrevne indtægtsdelingsmodel.

Ved regnskabsafleggelsen for 2024 og frem, fordeles 100 % af indtægterne efter en datadreven fordeling af de reelle indtægter i 2024 og frem.

Bus-IT og øvrige busudgifter hvor kommunerne og regionen betaler udgifterne på baggrund af bestillerens andel af udgifterne. Fordelingsprincipperne er som følger:

- Wi-Fi, Realtid, Datatrafik, videoovervågning, udgifter til flytning af udstyr i forbindelse med blandt andet kontraktskifte (ekskl. Aarhus) samt drift af tælleudstyr fordeles efter køreplantimetallet fra seneste regnskabsår – Regnskab 2023.
- Udgifter til flytning af udstyr i bybusser i Aarhus, afholdes alene af Aarhus Kommune.
- Gebyrer ved billet salg samt drift af Midttrafik app fordeles på baggrund af passagerindtægter for regnskabet 2023.
- Udgifter til kunde- og holdepladsfaciliteter samt til Lane management og busprioriteringssystemer fordeles på relevante bestillere ud fra afgangstal for pågældende rutebilstation. For 2025 gælder opgørelsen udarbejdet ved kontraktskiftet 2023.
- En række områder, hvor en eller flere bestillere har særlige (høje) udgifter, fordeles direkte ud på de bestillere udgifterne vedrører (blandt andet diverse afregninger for Aarhus Kommune (eksempelvis arrangementskørsel), udgifter på rutebilstationer, samt drift af bestillerens egne bus-IT-løsninger).

Ovenstående fordelingsnøgler ligger derefter til grund for byrdefordelingen af udgifter til bus-IT og øvrige busudgifter i regnskab 2025, og ligger som udgangspunkt fast efter budgetvedtagelsen for 2025. Der kan dog

efterfølgende forekomme justeringer i tilfælde af omfattende eller radikale ændringer på området for regional-, lokal- og bybustrafik.

Rejsekort

Foruden almindelige driftsposter, skal bestillerne betale afdrag og renteudgifter for lån optaget hos Kommunekredit (til finansiering af rejsekortinvesteringen 2013-2016), mens bestillerne modtager "indtægter" for tilbagebetaling af ansvarligt låneindskud. RKR er ved at udvikle en digital afløser for det fysiske rejsekort, hvilket Midttrafik er med til at finansiere udviklingen af. For ikke at belaste bestillerens økonomi fastholdes det oprindelige rejsekort budget og investeringen finansieres via forskudt finansiering og ansvarligt lån, som ikke belaster driften.

Byrdefordelingen for rejsekortet er aftalt med bestillerne og er beskrevet nærmere nedenfor.

Der er optaget tre lån hos Kommunekredit til delvis finansiering af udgifterne til rejsekortprojektet (investeringen), der alle har 15 års løbetid:

- Lån 1 (oprindeligt lån optaget i 2013, udløber i 2028) på 163,4 mio. kr. til dækning af den oprindelige investerings- og udstyrsplan. Der blev i starten af 2017 lavet et ekstraordinært afdrag på lånet, således at den korrigerede hovedstol i stedet er på 154,2 mio. kr.
- Lån 2 (lån til endelig opgørelse i 2015/16, udløber i 2029) på 2,87 mio. kr. til dækning af ekstraudgifter vedr. oprindelig udstyrsplan.
- Lån 3 (regionens lån i 2015/16, udløber i 2030) på 3,0 mio. kr. til dækning af regionens køb af ekstraudstyr udover oprindelig udstyrsplan i 2015.

Bestillerens andel af lånene er forskellig, og afhænger dels af andel af investeringen (herunder køb af ekstraudstyr), dels af valg af finansieringsmodel; enkelte bestillere har valgt at betale det meste af investeringen kontant og har dermed kun meget beskedne andele af lånene. Afdrag på lån byrdefordelles på baggrund af en vægtet fordelingsnøgle for alle tre lån.

Tilbagebetaling af ansvarligt lån samt tilbagebetaling af aktieindskud fordeles på baggrund af oprindelige indskud (fast nøgle: Køreplantimer budget 2014 uden rabatruter).

Investering i rejsekort som app og den ikke-digitale løsning fordeles hovedsageligt på baggrund af køreplantimer for K24. Installation af ny løsning og afmontering af nuværende rejsekort, samt køb af validatorer fordeles direkte på tog, (Region Midtjylland) Letbanen (Aarhus Kommune og Region Midtjylland) og Bus hvor sidstnævnte fordeles via buskøreplantimer. Projektledelse samt renter og afdrag fordeles på køreplantimer inkl. køreplantimer på tog og letbane. Fordelingsnøglen er fast og ændres ikke.

Investeringen i rejsekort som app og den ikke-digitale løsning finansieres

delvist gennem kassekredit og delvist gennem Kommunekredit. Midttrafik optager et Kommunekreditlån, som vil fungere som byggekredit under investeringsperioden. Efter afslutningen af investeringen, vil byggekreditten blive konverteret til et fast Kommunekreditlån, der skal tilbagebetales over en periode på 5 år, med forventet start i 2028. Derudover dækker Midttrafik delvist investeringen via vores kassekredit. Finansieringsbehovet lyder på ca. 81 mio. kr. Bestillernes andel af lånet fordeles på baggrund af køreplantimer for K24. Fordelingsnøglen er fast og ændres ikke.

Drift og vedligehold af udstyr Udgiften fordeles efter køreplantimer, en nøgle, der ligeledes anvendes til fordeling af en stor del af udgifterne i bl.a. trafikelskabet, hvor der dog for rejsekort-udstyrsdrift tages højde for, hvilke ruter der ikke har rejsekortudstyr, og disse trækkes ud af fordelingen.

I nedenstående tilfælde hvor udgiften specifikt kan henføres til en eller flere bestillere, benyttes den konkrete fordeling:

- Supportaftale for udstyr
- Excluded errors (udstyrsfejl ikke omfattet af supportaftale)
- Øvrig vedligeholdelse/drift af udstyr (herunder kontrolsoftware)
- Testsystem og -udstyr
- Leasing af udstyr
- Flytning af udstyr
- Installation af udstyr
- Etablering, flytning og drift af WLAN (internetanlæg på holdepladser til overførsel af rejsekortdata fra busudstyr)

Nedenstående poster fordeles som udgangspunkt efter andelen af samlede indtægter. I tilfælde hvor udgiften specifikt kan henføres til en eller flere bestillere, benyttes dog den konkrete fordeling:

- Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S
- Kunderelaterede gebyrer
- Øvrige gebyrer
- Køb/salg af rejsekort
- Distribution af rejsekort
- Fejlafregnede rejser
- Rejsedata (datalinje)
- Drift og udvikling af software/IT

Indtægtsfordelingsnøglen fastlægges i forbindelse med budgetvedtagelsen for 2025, og er baseret på senest afsluttede regnskabsår (aktuelt 2023), og er efter budgetlægningen fast for regnskabsåret 2025.

Den største post i ovenstående, abonnementsbetalingen til Rejsekort, er jf. Rejsekorts fordelingsprincipper ligeledes baseret på senest afsluttede regnskabsår, og der er således overensstemmelse mellem Rejsekorts fordeling

til trafiksselskaber, og dernæst Midttrafiks byrdefordeling af denne udgift til bestillerne.

Flextrafik

Handicapkørsel

Kommunerne visiterer selv egne borgere til handicapkørsel og dækker derfor selv størstedelen af udgiften til vognmanden uanset, hvor i landet de kører. Borgeren betaler en egenbetaling pr tur, som dækker resten af udgiften til vognmanden. Kommunerne betaler desuden for drift af administrationen i Flextrafik. Det samlede beløb til at dække administrationen fordeles mellem alle kommuner efter antallet af budgetteret ture det pågældende år.

Flextur

Kommunerne betaler størstedelen af udgiften til vognmanden, mens borgeren betaler en egenbetaling, som dækker resten af vognmandens betaling. Derudover betaler kommunerne et administrationsgebyr pr. kørt tur til at dække administrationens opgaver i Flextrafik.

Plustur

Kommunerne betaler størstedelen af udgiften til vognmanden, mens borgeren betaler en egenbetaling, som dækker resten af vognmandens betaling. Derudover betaler kommunerne et administrationsgebyr pr. kørt tur til at dække administrationens opgaver i Flextrafik.

Flexbus

Kommunerne betaler størstedelen af udgiften til vognmanden, mens borgeren betaler en egenbetaling, som dækker resten af vognmandens betaling. Derudover betaler kommunerne et administrationsgebyr pr. kørt tur til at dække administrationens opgaver i Flextrafik.

Kommunal kørsel

Kommunerne betaler udgiften til vognmanden. Derudover betaler kommunerne et administrationsgebyr pr. kørt tur til at dække administrationens opgaver i Flextrafik.

Siddende patientbefordring

Region Midtjylland betaler udgiften til vognmanden. Derudover betaler regionen et administrationsgebyr til at dække administrationens opgaver i Flextrafik.

Tog og Letbane

Togdrift

Region Midtjylland betaler nettoudgiften for alle aktiviteter.

Aarhus Letbane

Region Midtjylland og Aarhus Kommune betaler nettodriftsudgifterne for Aarhus Letbane. Til finansiering af letbanedriften betaler Aarhus Kommune og Region Midtjylland et bestillerbidrag, som fastlagt i den af parterne indgåede interessentskabskontrakt.

Aarhus Kommune og Region Midtjyllands finansiering af letbanedrift er i hovedtræk sammensat således:

- Staten yder et årligt driftsbidrag som kompensation for at det økonomiske ansvar for togtrafikken til Grenaa overgår til drift under Aarhus Letbane. Driftstilskuddet udbetales til Region Midtjylland og indgår til finansieringen af letbanedriften på strækningen til Grenaa.
- Region Midtjylland bidrager med et bestillerbidrag hidrørende fra regionens tidligere netto tilskud til togdrift og til infrastrukturvedligeholdelse på strækningen til Odder.
- Region Midtjylland bidrager med et bestillerbidrag fra omlægninger i den regionale busdrift i Aarhus-området.
- Aarhus Kommune bidrager med et bestillerbidrag fra omlægninger i bybustrafikken i Aarhus.
- Det resterende nødvendige bestillerbidrag fordeles 50/50 mellem parterne. Dog med korrektion for en eventuel forskel mellem de oprindeligt forudsatte besparelser og de faktiske opnåede besparelser efter omlægningerne af bybusdrift og regionale ruter i Aarhus området.

Øvrige områder

Billetkontrol og tab på debitorer

Billetkontrollen kan opdeles i administrationsudgifter, indtægter fra kontrolafgifter, gebyr og tab på debitorer.

Udgifter til administration fordeles på baggrund af forventede antal kontroller. Eneste undtagelse er driftsudgifter til operatøren, som fordeles uden indregning af tog, da de har egne kontrollører til at varetage denne opgave.

Indtægter fra kontrolafgifter fordeles ud fra en nøgle baseret på udstedte kontrolafgifter i seneste afsluttede regnskabsår, og hvor der budgetmæssigt implementeres en nedre grænse på 1.000 kr. fra kontrolafgifter.

Eftersom ikke alle kontrolafgifter bliver betalt, estimeres og byrdefordeles et tab på debitorer. Estimatet er baseret på en fælles succesrate fra Opkrævningen og Gældsstyrelsen samt det udestående beløb på balancen. Estimatet bliver efterfølgende fordelt til bestillerne ud fra, en nøgle baseret på antallet af åbne posteringer på debitorer (ubetalte kontrolafgifter).

Gebyrindtægter fordeles ud fra en nøgle baseret på forventede kontroller.

Det skal bemærkes, at alle udgifter/indtægter der tilskrives Letbanen fordeles 50-50 mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Tjenestemandspensioner

Midttrafiks basisformue til tjenestemandspensioner blev i 2013 midlertidigt disponeret til finansiering af investering i rejsekortet, og siden 2017 er denne formue blevet reetableret ved byrdefordeling af årets faktiske udgifter til pensioner. Ordningen forventes at fortsætte til og med 2026.

Den lovpligtige årlige hensættelse på 20,3 % af lønudgiften til aktive tjenestemænd har i perioden 2007-2020 været byrdefordelt i regnskabet som et langfristet tilgodehavende og er ikke blevet opkrævet.

Fra 2022 indregnes den lovpligtige årlige hensættelse til aktive tjenestemænd på 20,3 % i byrdefordelingen og fordeles på baggrund af årets køreplanter, mens det langfristede tilgodehavende vil blive nedbragt i perioden 2023-2025 med knap 13 mio. kr. i 3 ens rater på ca. 4,3 mio. kr. pr. rate. Fordelingsnøglen for det langfristede tilgodehavende er køreplanter i 2021, hvor indstillingen til ændringen blev godkendt.

Finansielt afkast

I henhold til Midttrafiks finanspolitik skal resultatet af Midttrafiks finansielle afkast indgå i byrdefordelingen.

Der budgetteres som udgangspunkt med et nulresultat, mens det faktiske resultat fordeles ud fra årets budget korrigeret for eventuelle puljers indvirkning på resultatet af det finansielle afkast.

Sekretariatsbudget

Letbanesekretariatet

Udgiften finansieres af tilsluttede kommuner (Favrskov, Norddjurs, Odder, Randers, Silkeborg Skanderborg, Syddjurs, Aarhus) og Region Midtjylland. Selve udgiftsfordelingen er besluttet i Styregruppen for letbanesamarbejdet.

Trafikselskabets budget

Trafikselskabets budget, som dækker over bus-, tog-, letbane og handi-capadministration kan underopdeles i drifts-, salgs- og administrative udgifter, og af det samlede budget for trafikselskabet udgør ca. 55 % af udgifterne lønninger.

- Driftsudgifter dækker bl.a. over trafikfaglige IT-systemer, udviklingsprojekter samt udgifter i forbindelse med trafiktjeneste mm.
- Salgsudgifter dækker bl.a. over markedsføring og information, Kundecenter samt salgsfremmende udgifter.
- Administrationsudgifter dækker bl.a. over bygninger og inventar, lønninger og uddannelse samt konsulentudgifter mm.

Princippet for fordelingen af udgifterne er, at så meget som muligt fordeles efter den enkelte bestillers forbrug, mens resten fordeles efter en relevant fordelingsnøgle.

Af trafikskabs selskabets samlede budget fordeles størstedelen af udgifterne i 2025 efter en nøgle baseret enten på køreplantimer for busadministration eller antal ture for handicapadministration. Der er enkelte undtagelser, som ikke fordeles på baggrund af køreplantimer eller antal handicapture.

- Administration af Flybus – Region Midtjylland
- Trafikkøberansvaret for togstrækningen Holstebro-Skjern og Lemvigbanen – Region Midtjylland
- Administration af pensionistkort – Horsens Kommune
- Levering af rabatruiter til rejseplanen – Favrskov, Skanderborg og Herning Kommune
- Aarhus Rutebilstation – Aarhus, Silkeborg, Odder kommune og Region Midtjylland
- Letbaneadministration – Aarhus Kommune og Region Midtjylland
- Kundebetjening på Aarhus Rutebilstation – Aarhus Kommune

Det skal bemærkes, at de dele af trafikskabs selskabets udgifter, hvor byrdefordelingen foregår efter køreplantimer, der er det besluttet, at visse ruter får 50 % rabat. Det drejer sig om de ruter, der er planlagt ud fra skoleelevers behov, og hvor der ikke er en sammenhæng med den øvrige kollektive trafik. Det er af kommunerne besluttet, at øvrige borgere skal have mulighed for at benytte disse ruter, hvorfor kommunerne har overdraget ruterne til Midttrafik, frem for selv at administrere ruterne som speciel rutekørsel med skoleelever. Disse ruter får derfor rabat på den del af trafikskabs selskabets budget, der fordeles efter køreplantimer, fordi at kommunerne påtager sig flere af arbejdsopgaverne med ruterne. Det betyder, at A-kontrakter modtager den fulde pris pr. køreplantime, mens B-kontrakter får en rabat på 50 %.

Endeligt er der påregnet udgifter til administration af Flexbus. En Flexbus køreplantime er administrativt sat til 1/4 af en normal køreplantime. Derudover er der opsat grænseværdier på hhv. 5.000 kr. og 30.000 kr. pr. flexbusrute, så alle Flexbusruter minimum tildeles en udgift på 5.000 kr. og maksimalt 30.000 kr.

Grundlag for byrdefordeling

Aktivitetssomfang

Principperne for byrdefordeling finder anvendelse på det budgetterede aktivitetssomfang i det pågældende år.

For at præcisere den bevillingsmæssige binding overfor bestillerne, har Midttrafik foretaget en afgrænsning af de enkelte områder udtrykt i

bevillingsniveauet. Bestyrelsen har besluttet, at Trafikselskabet fremover betragtes som ét bevillingsområde med en samlet nettobevilling.

Bevillingsniveauet fastlægger den overordnede økonomiske ramme, indenfor hvilket administrationen i Midttrafik kan foretage budgetomplaceringer, uden dette skal forelægges Bestyrelsen. Bevillingsniveauet udgør en samlet økonomisk ramme, der ikke må overskrides. Ud over fastlæggelse af bevillingsniveauet, besluttede Bestyrelsen, at enkelte områder gives adgang til at overføre et mer- eller mindreforbrug fra ét år til de næste. De områder der er omfattet af overførelsesretten er Letbanesekretariatet, eksternt finansierede puljer samt hele Trafikselskabets område. Overførselsretten gælder separat for hvert enkelt område.

Køreplantimefordelte udgifter

Som en konsekvens af ovenstående foretages der ikke efterreguleringer af Trafikselskabets budget. På budgetlægningstidspunktet fordeles nettoudgifterne ud fra det forventede aktivitetsomfang, dvs. at de køreplantimefordelte udgifter fordeles på baggrund af de budgetterede køreplantimer i budgetåret.

Rutefordelte udgifter

Udgifterne i forbindelse med rutebilstationer med videre fordeles mellem bestillerne med en fordelingsnøgle, der er baseret på antal afgange fra den pågældende lokalitet.

Likviditet og afregning

Midttrafik håndterer byrdefordelingen således:

- Midttrafik opkræver alle kommuner og regionen aconto et beløb svarende til kommunen/regionens andel af Midttrafiks budgetterede netto-udgifter indenfor hvert bevillingsområde, samt for årets resultat af finanspolitikken.
- Alle aconto betalinger fastsættes ud fra det budgetterede aktivitetsomfang og opkræves månedligt/årligt, eller efter en 30-30-20-20 model hvis det bliver aktuelt.

Den endelige byrdefordeling for året opgøres og godkendes af bestyrelsen i forbindelse med årsregnskabet.

Resultatet af årets byrdefordeling opkræves på baggrund af det sidste forventede regnskab i regnskabsåret til opkrævning primo det næstkommende år. Endelig regulering vil blive foretaget efter godkendelse af bestyrelsen i maj. Hvis resultatet af byrdefordelingen er et mindreforbrug kan kommunen vælge at lade den overskydende finansiering forblive i Midttrafik med henblik på finansiering af kommende års aktiviteter.

Budgetforslag

Juni 2024



2025

Indhold

1. Budgetforslag 2025	3
1.1 Proces for budget 2025	3
1.2 Midttrafiks samlede driftsbudget	3
1.3 Busdrift	6
1.4 Flextrafik	10
1.5 Letbanedrift	12
1.6 Togdrift	13
1.7 Øvrige fællesudgifter	15
1.8 Likviditet	19
2. Byrdefordeling af budget	20
2.1 Byrdefordeling af nettotilskud	20
2.2 Byrdefordeling af busdriftens indtægter og udgifter	21
2.3 Byrdefordeling af Flextrafikkens nettoudgifter	25
2.4 Byrdefordeling af Letbanens nettoudgifter	27
2.5 Byrdefordeling af togdriftens nettoudgifter	27
2.6 Byrdefordeling af øvrige fællesudgifter	29
2.7 Byrdefordeling af investering i nyt Rejsekort, forskudt finansiering samt ansvarligt lån	30
3. Budget for den enkelte bestiller	33
3.1 Favrskov Kommune	34
3.2 Hedensted Kommune	35
3.3 Herning Kommune	36
3.4 Holstebro Kommune	37
3.5 Horsens Kommune	38
3.6 Ikast-Brande Kommune	39
3.7 Lemvig Kommune	40
3.8 Norddjurs Kommune	41
3.9 Odder Kommune	42
3.10 Randers Kommune	43
3.11 Ringkøbing-Skjern Kommune	44
3.12 Silkeborg Kommune	45
3.13 Skanderborg Kommune	46
3.14 Skive Kommune	47
3.15 Struer Kommune	48
3.16 Syddjurs Kommune	49
3.17 Viborg Kommune	50
3.18 Aarhus Kommune	51
3.19 Region Midtjylland	52

1. Budgetforslag 2025

1.1 Proces for budget 2025

I henhold til bestyrelsens godkendte tidsplan for budget 2025 udarbejder administrationen i maj/juni et budgetoplæg for 2025, som sendes i politisk høring hos ejerkredsen med deadline den 31. oktober 2024. Tilbagemeldinger fra den politiske høring vil blive indarbejdet i budgetforslaget, og det endelige budget for 2025 vil blive behandlet på bestyrelsesmødet den 13. december 2024.

1.2 Midttrafiks samlede driftsbudget

Sammenligningsgrundlaget for budgetforslag 2025 (BF2025) er budget 2024 (B2024). Materialet indeholder også budget for overslagsårene 2026-28 (BO2026-28). Hvor disse fraviger fra budgetforslag 2025, vil forudsætningerne herfor være angivet.

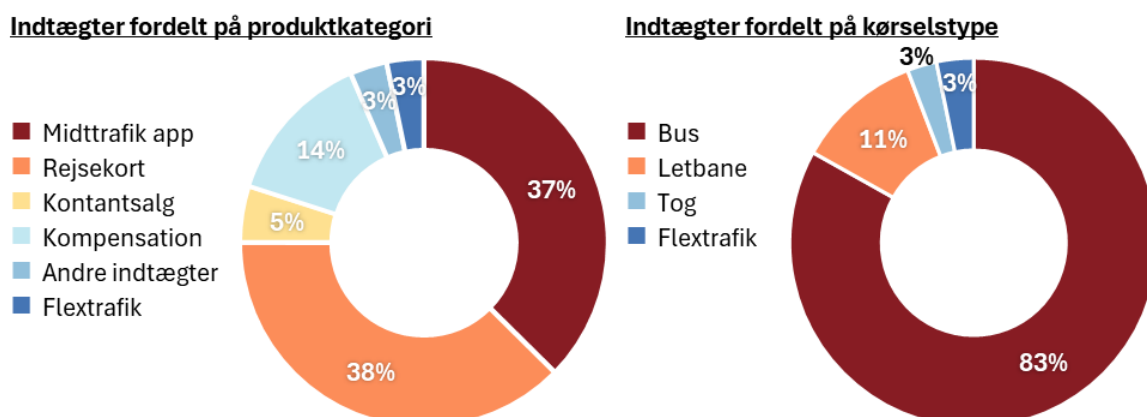
Midttrafiks samlede driftsbudget for 2025 er 2.090,9 mio. kr. Sammenlignet med 2024 er budgettet løftet med 68,6 mio. kr., som hovedsageligt skyldes en samlet prisregulering på 46,9 mio. kr. svarende til gennemsnitlig fremskrivning på 2,2 %.

Af de samlede driftsudgifter står 2.066,8 mio. kr. til byrdefordeling mellem Midttrafiks bestillere. Forskellen mellem Midttrafiks driftsudgifter for året og byrdefordelingen til bestillerne skyldes forskudt finansiering af investering vedr. Rejsekort som app og den ikke-digitale løsning. Udgifterne hertil belaster ikke bestillernes økonomi i 2025, da deres finansiering heraf forskydes til 2029-32. Dertil kommer Midttrafiks eget bidrag, som ikke byrdefordeles, til en del af udgifterne for letbanesekretariatet. Sammenlignet med budget 2024 er byrdefordelingen forøget med 47,5 mio. kr.

Table 1.1 Midttrafiks samlede driftsbudget (mio. kr.)

	BF2025 - B2024						
	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	Afvigelse	Heraf indeks
Busdrift							
Indtægter	-713,3	-727,5	-727,5	-727,5	-727,5	-14,2	-16,9
Operatørudgifter	1.505,4	1.503,9	1.503,9	1.503,9	1.503,9	-1,5	35,5
Øvrige driftsudgifter	74,5	91,9	95,3	83,8	83,6	17,4	2,9
NT/Sydtrafik-samarbejde	20,0	19,6	19,6	19,6	19,6	-0,4	-
Busdrift i alt	886,6	887,9	891,3	879,8	879,6	1,3	21,5
Flextrafik							
Indtægter	-28,0	-28,6	-28,6	-28,6	-28,6	-0,6	-1,0
Operatørudgifter	681,9	722,4	722,3	722,3	722,3	40,5	13,6
NOP - Ny Optimeringsplatform	6,8	-	-	-	-	-6,8	-
Flextrafik i alt	660,7	693,8	693,7	693,7	693,7	33,1	12,6
Letbanedrift							
Indtægter	-90,5	-96,6	-96,6	-96,6	-96,6	-6,1	-2,4
Operatørudgifter	320,7	342,2	344,6	347,1	350,8	21,5	8,0
Øvrige driftsudgifter	10,3	16,2	12,3	10,1	10,3	5,9	0,3
Letbanesekretariat	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	0,0	0,0
Letbanedrift i alt	241,6	263,0	261,6	261,8	265,7	21,4	5,9
Togdrift							
Indtægter	-20,9	-22,6	-22,6	-22,6	-22,6	-1,7	-0,6
Operatørudgifter	75,2	78,1	78,5	78,5	78,5	2,9	0,8
Øvrige driftsudgifter	2,0	5,2	4,1	2,5	2,5	3,2	-
Investeringstilskud	15,9	16,0	18,3	18,3	18,3	0,1	-
Togdrift i alt	72,3	76,7	78,3	76,7	76,7	4,4	0,2
Øvrige fællesudgifter							
Administrative udgifter	129,3	136,2	136,2	136,2	136,2	6,9	5,3
Billetkontrol	1,9	1,6	1,6	1,6	1,6	-0,3	0,8
Tjenestemandspension	7,0	7,6	3,2	3,2	3,2	0,6	0,1
Øvrige administrative udgifter	22,9	24,0	24,0	24,0	24,0	1,2	0,6
Øvrige fællesudgifter i alt	161,0	169,4	165,0	165,0	165,0	8,4	6,8
Resultat af primær drift	2.022,2	2.090,9	2.089,9	2.077,0	2.080,7	68,6	46,9
Regulering til byrdefordeling							
Ikke-fordelte udgifter	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,0	-0,0
Forskudt finansiering	-2,8	-24,0	-5,8	-4,8	-6,0	-21,2	-
Regulering i alt	-3,0	-24,1	-5,9	-4,9	-6,1	-21,2	-0,0
Resultat til byrdefordeling	2.019,3	2.066,8	2.084,0	2.072,1	2.074,6	47,5	46,8
Efterregulering							
Bidrag fra MTs ejerkreds	-1.680,3	-1.715,5	-1.732,8	-1.721,0	-1.723,5	-35,3	
Øvrige bestillerbidrag	-339,0	-351,2	-351,1	-351,1	-351,1	-12,2	
Årets finansiering i alt	-2.019,3	-2.066,8	-2.084,0	-2.072,1	-2.074,6	-47,5	

1.2.1 Midttrafiks samlede indtægter



Figur 1 Fordeling af Midttrafiks samlede indtægter på produktkategori og kørselstype

Overstående grafer viser henholdsvis opdeling af Midttrafik indtægter på transportmiddel og produktkategori. Samlet set er der i 2025 budgetteret med indtægter på i alt 875,4 mio. kr. på tværs af bus og bane samt Flextrafik, hvilket er en stigning på 22,6 mio. kr. fra budget 2024, som primært skyldes takststigning på 3,6 %. Der er indregnet trafikspring på 4 mio. kr. for Letbanen samt besparelser med helårseffekt i 2025, hvilket estimeres til at give en indtægtsnedgang på samlet set 5,1 mio. kr.

Som følge af takstændring på handicapkørsel og den åbne kørsel, er der budgetteret med en indtægtsstigning på 0,6 mio. kr. på Flextrafik.

Tablet 1.2 Midttrafiks samlede indtægter (mio. kr.)

	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	BF2025 - B2024	
						Afvigelse	Heraf indeks
Midttrafiks samlede indtægter	-852,8	-875,4	-875,4	-875,4	-875,4	-22,6	-
Indtægter fordelt på produktkategori							
Midttrafik app	-319,0	-327,5	-327,5	-327,5	-327,5	-8,5	-
Rejsekort	-320,7	-329,3	-329,3	-329,3	-329,3	-8,6	-
Kontantsalg	-42,1	-43,2	-43,2	-43,2	-43,2	-1,1	-
Kompensation	-115,2	-118,2	-118,2	-118,2	-118,2	-3,1	-
Andre indtægter (Skolekort, Ungdomskort mv.)	-27,8	-28,6	-28,6	-28,6	-28,6	-0,7	-
Flextrafik	-28,0	-28,6	-28,6	-28,6	-28,6	-0,6	-
Indtægter fordelt på kørselstype							
Bus	-713,3	-727,5	-727,5	-727,5	-727,5	-14,2	-16,9
Letbane	-90,5	-96,6	-96,6	-96,6	-96,6	-6,1	-2,4
Tog	-20,9	-22,6	-22,6	-22,6	-22,6	-1,7	-0,6
Flextrafik	-28,0	-28,6	-28,6	-28,6	-28,6	-0,6	-1,0

75 % af Midttrafiks indtægter stammer fra Rejsekort og Midttrafik App, mens kontantsalg udgør 5 % af omsætningen. De resterende 20 % af Midttrafiks

indtægter, dækker over Flextrafik, skolekort, egenbetaling og tilskud til Ungdomskort, værnepligtige samt diverse indtægter fra samarbejde med togoperatører, herunder omstigere.

1.3 Busdrift

Boks 1.1 Generelle forudsætning og usikkerheder vedr. busdriften

Indtægter: Budget for indtægter tager udgangspunkt i forventet regnskab for 2024, med indregning af fuld udnyttelse af takststigningsloft på 3,6 % som trafiksekskaberne skal overholde i takstfastsættelsen (regnes med et indtægtsprovenu på 80% af takststigningen).

Midttrafiks Indtægtsdelingsmodel bliver i 2024 fuldt implementeret, hvilket betyder Midttrafiks indtægter fremad bliver fordel 100 % på baggrund af indtægtsdata.

Budgettet for overslagsårerne 2026-2028 svarer til budget 2025.

Operatørudgifter: Budgettet for bus er beregnet efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Ruteøkonomien for A-kontrakter er baseret på køreplaner for K24 gældende i perioden 30-6-2024 til 28-6-2025 samt kendte ændringer fra K24, mens udgifter til B-kontrakter/rabatruter er baseret på gældende køreplaner for K23 samt kendte ændringer fra K24. Budgettet er opdateret med 66. udbud der har opstart med start af K25. I budget 2025 har vi skiftet indeksmodel, der baserer sig på data fra Økonomisk Redegørelse fra Økonomiministeriet.

	B2024	BF2025	Ændring
Omkostningsindeks	141,0	143,7	1,9%
Omkostningsindeks u. brændstof	142,4	144,9	1,8%
Gasindeks	142,0	142,4	0,3%
HVO-indeks*	170,2	161,4	-5,2%
El-indeks	153,4	147,9	-3,6%

* HVO-indekset anvendes ikke

Budgettet for **Flexbus** tager udgangspunkt i forventet regnskab for 2024, med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,9 % for 2024-2025.

Overslagsårerne 2026-2028 er uændret i forhold til budget 2025.

Øvrige driftsudgifter: Budgettet for bus-IT og øvrige driftsudgifter samt rejsekort baseres på en aktivitetsbestemt forventning.

I budgettet for overslagsårerne 2026-2028 på Bus-IT er der i 2026 indregnet investering i nyt realtidssystem og tælleudstyr. I årene 2027 og 2028 forventes et fald i udgifter til realtidsudstyr og herudover svarer overslagsårerne til budget 2024, da der udover generelle pristigninger ikke er nogle kendte ændringer.

For rejsekort er der indregnet forskudt finansiering & investering i rejsekort som app og den ikke-digitale løsning i overslagsårerne. Udgifterne til denne investering forventes at løbe i årene 2024-2028 og forventes tilbagebetalt i årene 2029-2032.

1.3.1 Indtægter

Busindtægter budgetteres i 2025 til 727,5 mio. kr., hvilket er en stigning på 14,2 mio. kr. sammenlignet med budget 2024. Ændringen skyldes overvejende takststigning samt besparelser hos følgende kommuner; Holstebro, Horsens, Randers, Silkeborg samt Viborg, som samlet set har ført til en indtægtsreducering på i alt 9,1 mio. kr. i 2025.

I budget 2025 er der især kommunerne Holstebro, Silkeborg og Region Midtjylland som får en lavere andel af indtægterne som følge af 100 % datadreven indtægtsdeling, mens Aarhus Kommune får en højere andel af indtægterne.

Tabel 1.3 Indtægter for busdriften (mio. kr.)

	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	BF2025 - B2024	
						Afvigelse	Heraf indeks
Busindtægter							
Befordring værnepligtige	-1,8	-1,7	-1,7	-1,7	-1,7	0,1	-
Bus & Tog-omstigere	-6,2	-6,1	-6,1	-6,1	-6,1	0,0	-
Passagerindtægter	-562,6	-578,3	-578,3	-578,3	-578,3	-15,6	-16,9
Refusion off peak	-23,5	-23,9	-23,9	-23,9	-23,9	-0,3	-
Rejsegaranti	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	-	-
Skolekort	-15,0	-14,7	-14,7	-14,7	-14,7	0,3	-
Takstkompensation	-33,1	-32,5	-32,5	-32,5	-32,5	0,5	-
Ungdomskort	-62,6	-62,8	-62,8	-62,8	-62,8	-0,2	-
Ungdomskort - fritidsrejser	-7,6	-7,6	-7,6	-7,6	-7,6	-0,0	-
Busindtægter i alt	-712,1	-727,3	-727,3	-727,3	-727,3	-15,2	-16,9
Flexbus							
Indtægter	-1,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	1,0	-0,0
Flexbus i alt	-1,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	1,0	-0,0
Indtægter i alt	-713,3	-727,5	-727,5	-727,5	-727,5	-14,2	-16,9

1.3.2 Operatørudgifter

Tabel 1.4 Operatørudgifter vedr. busdriften (mio. kr.)

	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	BF2025 - B2024	
						Afvigelse	Heraf indeks
Rutebus							
Ruteudgifter	1.528,4	1.532,9	1.532,9	1.532,9	1.532,9	4,5	35,4
Øvrige reguleringer	5,3	-	-	-	-	-5,3	-
Rutebus i alt	1.533,7	1.532,9	1.532,9	1.532,9	1.532,9	-0,8	35,4
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel	-35,0	-35,0	-35,0	-35,0	-35,0	-	-
Flexbus	6,7	6,0	6,0	6,0	6,0	-0,7	0,1
Operatørudgifter i alt	1.505,4	1.503,9	1.503,9	1.503,9	1.503,9	-1,5	35,5

Forventningen til de samlede operatørudgifter er et finansieringsbehov på 1.508,6 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 på 1.503,9 mio. kr. forventes således en merudgift på 1,5 mio. kr. Indeksfremskrivning står for en merudgift på 35,5 mio. kr.

For den ordinære buskørsel forventes i alt en merudgift på 4,5 mio. kr. sammenlignet med budget 2024. I budget 2025 forventes der en reduktion på 23.572 timer, som anslås at give en mindreudgift på 15,3 mio. kr. som dog bliver modsvaret af indeksfremskrivningen på 35,4 mio. kr.

Bestiller	Ændring i timer	Effekt af timer (mio. kr.)	Indeks-effekt (mio. kr.)	Øvrige bevægelser (mio. kr.)	I alt (mio. kr.)	Bemærkning
Favrskov	-1.496	-1,2	0,4	-0,6	-1,4	Rute 111 er nedlagt, samt fald i køreplantimer på lokalkørsel. Derudover er der en forventning om mindre ekstrakørsel.
Hedensted	-179	-0,1	0,3	-0,4	-0,2	Faldet skyldes fald i gns. Priser samt færre køreplantimer. Nyt udbud 66 er indregnet.
Herning	1.167	0,8	2,0	-0,7	2,1	Indeksstigning samt flere køreplantimer
Holstebro	-6.730	-3,8	0,2	0,5	-3,1	Fald i køreplantimer, hvor der ikke er bybus-ruter indregnet i budget 2025. 3 nye regionalruter kommer til.
Horsens	-4.721	-3,2	2,3	-0,6	-1,5	Fald i køreplantimer
Ikast-Brande	39	0,0	0,3	0,3	0,7	Indeksstigning samt højere busafhængige omkostninger
Lemvig	-664	-0,7	0,1	-0,3	-1,0	Fald i køreplantimer, hvor rute 488 lukkes.
Norrdjurs	20	0,0	0,7	-0,3	0,4	Indeksstigning
Odder	89	0,0	0,4	-0,1	0,4	Indeksstigning
Randers	-9.090	-6,9	1,8	-2,9	-8,0	Fald i køreplantimer på rute 4RA
Ringkøbing-Skjern	180	0,1	0,5	-0,1	0,5	Indeksstigning
Silkeborg	3.257	1,8	0,4	0,3	2,6	Stigning i køreplantimer samt indekseffekt. Ny rute 12 SI, samt generelle stigninger på bybusser.
Skanderborg	24	0,0	0,7	-0,5	0,2	Indeksstigning
Skive	-3.213	-1,8	0,5	-2,9	-4,2	Færre køreplantimer og dermed også færre busafhængige omkostninger.
Struer	-7	-0,0	0,4	-0,1	0,3	Indeksstigning
Syddjurs	-177	-0,1	0,5	-0,2	0,2	Indeksstigning
Viborg	-8.720	-4,9	2,3	0,0	-2,6	Nedgang i køreplantimer
Aarhus	3.143	2,3	10,9	0,4	13,6	Stigning i køreplantimer og indeks
Region Midtjylland	3.507	2,2	10,7	-7,5	5,5	Stigning i køreplantimer og indeks, nedgang i busafhængige omkostninger.
I alt	-23.572	-15,3	35,4	-15,5	4,5	

Ruteøkonomier for budgettet findes på Midttrafiks extranet sammen med det øvrige materiale.

For Flexbus er der et fald i vognmandsbetalingen på 0,7 mio. kr. i budget 2025, hvoraf indeksreguleringen udgør 0,1 mio. kr. Årsagen skyldes nedskæringer i ruter samt at der i budget 2024 blev antaget der ville komme mere kørsel end der reelt kom som følge af harmoniseringsprojektet. Der er i budgettet indarbejdet den forventede effekt i 2025 af kendte ændringer gældende fra køreplansskiftet 2024.

1.3.3 Øvrige driftsudgifter

Tabel 1.5 Øvrige driftsudgifter vedr. busdriften (mio. kr.)

	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	BF2025 - B2024	
						Afvigelse	Heraf indeks
Bus-IT og Øvrige							
Billettering, herunder Midttrafik App og billetgebyrer	5,3	4,9	4,9	4,9	4,9	-0,4	0,2
Bus-IT, herunder realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	11,3	11,3	26,9	8,9	8,9	0,0	0,5
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	0,0	0,1
Bus-IT og Øvrige i alt	20,0	19,7	35,2	17,2	17,2	-0,3	0,8
Rejsekort							
Drift	48,2	49,7	44,8	38,5	40,2	1,5	2,1
Investering nuværende rejsekort	6,3	6,1	6,0	8,0	6,1	-0,2	-
Investering rejsekort som app/ikke-digital løsning	-	16,4	9,2	20,1	20,1	16,4	-
Rejsekort i alt	54,5	72,3	60,1	66,6	66,3	17,7	2,1
Øvrige driftsudgifter i alt	74,5	91,9	95,3	83,8	83,6	17,4	2,9

Udgifter for øvrige driftsudgifter vedr. busdrift er i budgettet 2025 på 91,9 mio. kr. Det er en stigning på 17,4 mio. kr. i forhold til budget 2024.

For bus-IT og øvrige er budgettet for 2025 på 19,7 mio. kr., hvilket er et fald på 0,3 mio. kr. i forhold til budget 2024. Faldet skyldes hovedsageligt lavere udgifter på drift af Midttrafik app samt udskiftning af busser for Aarhus Kommune. Omvendt udlignes dette af et nyt budget for buskørsel til arrangementer i Aarhus kommune. Den planlagte investering i nyt realtidssystem mv. er udskudt til 2026 idet implementeringen forventes gennemført efter en ny mere robust tidsplan.

For rejsekort er budget 2025 for drift og investeringer 72,3 mio. kr. Dette er en stigning på 17,7 mio. kr. i forhold til budget 2024. Stigningen skyldes investeringer i rejsekort som app og udstyr til den ikke-digitale løsning. For ikke at belaste bestillerens økonomi har bestyrelsen besluttet at fastholde det oprindelige rejsekort

budget og i stedet udskyde betalingen på investeringen til årene 2029-2032, hvor der forventes en realisering af gevinsten ved bortskaffelsen af det eksisterende rejsekort system.

1.3.4 NT/Sydtrafik-samarbejde

Området vedrører byrdefordeling mellem Midttrafik, NT og Sydtrafik, og berører kun Viborg og Region Midtjylland. De samlede udgiftsforventninger (netto) er nedskrevet med 0,4 mio. kr. for Region Midtjylland. Budgetterne fra Sydtrafik og NT er dog ikke modtaget tidsnok til at blive indarbejdet i 1. behandlingen af budgettet.

1.4 Flextrafik

Boks 1.2 Generelle forudsætning og usikkerheder vedr. flextrafikken

Operatørudgifter: Budgettet tager udgangspunkt i forventet regnskab for 2024 1. kvartal med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,9 % for 2024-2025. Derudover er der indregnet en takstændring på den åbne kørsel samt handicapkørslen.

Budgettet for overslagsårerne 2026-2028 svarer til budget 2025. Derudover er der ingen kendte ændringer

Tabel 1.6 Indtægter og udgifter vedr. flextrafikken (mio. kr.)

	BF2025 - B2024						
	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	Afvigelse	Heraf indeks
<u>Midttrafiks bestillere</u>							
Indtægter							
Flextur	-10,7	-8,7	-8,7	-8,7	-8,7	2,0	-0,3
Handicapkørsel	-16,9	-18,8	-18,8	-18,8	-18,8	-1,9	-0,7
Kommunalkørsel	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	0,0	-
Plustur	-0,4	-1,1	-1,1	-1,1	-1,1	-0,7	-0,0
Indtægter i alt	-28,0	-28,6	-28,6	-28,6	-28,6	-0,6	-1,0
Operatørudgifter							
Flextur	28,9	23,3	23,3	23,3	23,3	-5,6	0,4
Handicapkørsel	88,8	102,7	102,7	102,7	102,7	14,0	1,9
Kommunalkørsel	46,7	55,0	55,0	55,0	55,0	8,3	1,0
Plustur	2,0	5,4	5,4	5,4	5,4	3,4	0,1
Siddende patientbefordring	177,1	185,4	185,4	185,4	185,4	8,3	3,5
Operatørudgifter i alt	343,5	371,8	371,8	371,8	371,8	28,4	7,0
NOP	6,8	-	-	-	-	-6,8	-
Midttrafik i alt	322,3	343,2	343,2	343,2	343,2	21,0	6,0
<u>Øvrige Trafikselskaber</u>							
Driftstilskud	338,4	350,6	350,5	350,5	350,5	12,2	6,6
NOP	0,0	-	-	-	-	-0,0	-
Øvrige trafikselskaber i alt	338,4	350,6	350,5	350,5	350,5	12,2	6,6
Flextrafik i alt	660,7	693,8	693,7	693,7	693,7	33,1	12,6

I 2025 forventes der stadig vækst på den åbne kørsel samt handicapkørsel. Dette sker i takt med, at borgerne får et større kendskab til produkterne i Flextrafik og bliver mere fortrolige med benyttelsen deraf.

På grund af den øgede vækst samt højere omkostningsindeks forventes der en samlet øget vognmandsbetaling. I forhold til budget 2024 er vognmandsbetalingen steget med 28,4 mio. kr. heraf udgør indeksreguleringen 7 mio. kr.

Der er indregnet takstændringer på Handicapkørsel samt den åbne kørsel, hvilket medfører en øget brugerbetaling og dermed en tilsvarende merindtægt til kommunerne på samlet 1 mio. kr.

Fra udbuddet som trådte i kraft 2023 og fremover bliver vognmandspriserne reguleret 4 gange årligt (mod tidligere kun en gang årligt til marts) med udgangspunkt i det gældende omkostningsindeks. Dette betyder, at priserne hele tiden afspejler de reelle priser i samfundet, hvilket kommer både vognmænd og bestillere til gode.

Region Midtjylland har varslet mulige besparelser for 27 mio. kr. for den Siddende Patientbefordring, hvilket ikke er indarbejdet i budget 2025 på nuværende tidspunkt.

1.5 Letbanedrift

Boks 1.3 Generelle forudsætning og usikkerheder vedr. letbanedriften

Indtægter: Budget for indtægter tager udgangspunkt i forventet regnskab for 2024, med indregning af fuld udnyttelse af takststigningsloft på 3,6 % som trafikskaberne skal overholde i takstfastsættelsen (regnes med et indtægtsprovenu på 80% af takststigningen).

Midttrafiks Indtægtsdelingsmodel bliver i 2024 fuldt implementeret, hvilket betyder Midttrafiks indtægter fremad bliver fordel 100 % på baggrund af indtægtsdata.

Budgettet for overslagsårerne 2026-2028 svarer til budget 2025. Derudover er der ingen kendte ændringer

Operatørudgifter: Udgifter til køb af letbanetrafik er baseret på Aarhus Letbane I/S' driftsbudget for 2025. Budgettet for øvrige letbanerelaterede udgifter er aktivitetsbaseret. Udgifterne til letbanetrafik i budgetoverslagsårerne 2026-2028 er ligeledes baseret på forventninger fra Aarhus Letbane I/S.

Finansiering: Parternes bestillerbidrag er justeret efter p/l for 2024 (3,8%), da p/l for 2025 endnu ikke er offentliggjort, men vil blive korrigeret ved 2. behandling. Staten har endnu ikke udmeldt tilskudsandel for kørsel på Grenaabanen men tilskuddet er ved 1. behandling justeret med 3,8%. Statens tilskud for 2025 vil indgå til 2. behandling.

Letbanesekretariatet: Budgettet for Letbanesekretariatet fremskrives med 4,1 % svarende til KL's pris- og lønskøn for 2024/2025.

Øvrige driftsudgifter: For rejsekort er der indregnet forskudt finansiering & investering i rejsekort som app og den ikke-digitale løsning i overslagsårerne. Udgifterne til denne investering forventes at løbe i årene 2024-2028 og forventes tilbagebetalt i årene 2029-2032.

Tabel 1.7 Indtægter og udgifter vedr. letbanedriften (mio. kr.)

	BF2025 - B2024						
	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	Afvigelse	Heraf indeks
Indtægter	-90,5	-96,6	-96,6	-96,6	-96,6	-6,1	-2,4
Trafikkøb Aarhus Letbane	320,7	342,2	344,6	347,1	350,8	21,5	8,0
Øvrige driftsudgifter							
Investering rejsekort som app/ikke-digital løsning	-	4,9	1,4	-	-	4,9	-
Rejsekort - Drift	6,7	6,6	6,2	5,3	5,5	-0,2	0,3
Øvrige letbanerelaterede driftsudgifter	3,6	4,8	4,8	4,8	4,8	1,2	-
Øvrige driftsudgifter i alt	10,3	16,2	12,3	10,1	10,3	5,9	0,3
Letbanesekretariat	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	0,0	0,0
Letbanedrift i alt	241,6	263,0	261,6	261,8	265,7	21,4	5,9

Budgettet for letbanedrift er samlet på 263 mio. kr., hvilket er en stigning på 21,4 mio. kr. i forhold til budget 2024. Årsagen er primært øget driftsbetaling til Aarhus Letbane I/S.

De forventede indtægter udgør samlet 96,6 mio. kr. hvori der er budgetteret med et trafikspring på 4 mio. kr. efter anmodning fra ejerne.

Overgang i 2024 til 100 % datadreven indtægtsdelingsmodel gør at Letbanen står til at få en større andel af Midttrafiks samlede indtægter end tidligere, på grund af Letbanens positive udvikling i passagertal.

De samlede udgifter til køb af letbanetraffic udgør 342,2 mio. kr. og stiger med 21,5 mio. kr. i forhold til budgettet for 2024. Budgettet baserer sig på det af Aarhus Letbane udarbejdede driftsbudget for 2025. Forskellen skyldes bl.a. en stigning til togvedligehold, vedligehold af infrastruktur samt øgede udgifter til kørestrøm. Stigning i indeks udgør 8 mio. kr. af udgiftsstigningen.

Øvrige letbanerelaterede udgifter udgør 16,2 mio. kr. og er steget med 5,9 mio. kr. i forhold til budgettet for 2024. Midttrafiks afholdelse af udgifter til letbanedrift øges med 1,2 mio. kr. og dækker over udgifter til f.eks. indsættelse af erstatningskørsel ved nedbrud, bonusordning mm. Herudover forventes merudgifter for 4,9 mio. kr. som vedrører investeringer i rejsekort som app og udstyr til den ikke-digitale løsning. For ikke at belaste bestillernes økonomi har bestyrelsen besluttet at fastholde det oprindelige rejsekort budget og i stedet udskyde betalingen på investeringen til årene 2029-2032, hvor der forventes en realisering af gevinsten ved bortskaffelsen af det eksisterende rejsekort system.

1.6 Togdrift

Boks 1.4 Generelle forudsætning og usikkerheder vedr. togdriften

Indtægter: Budget for indtægter tager udgangspunkt i forventet regnskab for 2024, med indregning af fuld udnyttelse af takststigningsloft på 3,6 % som trafiksekskaberne skal overholde i takstfastsættelsen (regnes med et indtægtsprovenu på 80% af takststigningen).

Midttrafiks Indtægtsdelingsmodel bliver i 2024 fuldt implementeret, hvilket betyder Midttrafiks indtægter fremad bliver fordel 100 % på baggrund af indtægtsdata.

Budgettet for overslagsårene 2026-2028 svarer til budget 2025. Derudover er der ingen kendte ændringer

Operatørudgifter: Driftsudgifter til Lemvigbanen er fremskrevet jf. Trafiksekskaberne i Danmarks fælles omkostningsindeks med 1,9 %.

Regionens tilskud fra staten til drift af Holstebro-Skjern er ikke kendt på budgetlægningsstidspunktet og er ved 1. behandling justeret efter indekset for 2024 vedrørende regional udvikling. Budgettet vil blive reguleret i forbindelse med 2. behandling, når statens tilskud er kendt

Budgettet for overslagsårene 2026-2028 svarer til budget 2024 på driften. Der er tillagt 2,3 mio. kr. til spormodernisering på Thyborøn-Rønland.

Øvrige driftsudgifter: For rejsekort er der indregnet forskudt finansiering & investering i rejsekort som app og den ikke-digitale løsning i overslagsårene. Udgifterne til denne investering forventes at løbe i årene 2024-2028 og forventes tilbagebetalt i årene 2029-2032.

Tabel 1.8 Indtægter og udgifter vedr. togdriften (mio. kr.)

	BF2025 - B2024						
	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	Afvigelse	Heraf indeks
Indtægter							
Holstebro-Skjern	-18,6	-20,6	-20,6	-20,6	-20,6	-2,0	-0,5
Lemvigbanen	-2,3	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0	0,3	-0,1
Indtægter i alt	-20,9	-22,6	-22,6	-22,6	-22,6	-1,7	-0,6
Operatørudgifter							
Holstebro-Skjern	52,3	54,8	54,8	54,8	54,8	2,5	-
Lemvigbanen	22,9	23,3	23,7	23,7	23,7	0,4	0,8
Operatørudgifter i alt	75,2	78,1	78,5	78,5	78,5	2,9	0,8
Øvrige driftsudgifter							
Holstebro-Skjern	1,3	1,7	1,7	1,7	1,7	0,4	-
Lemvigbanen	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,1	-
Investering rejsekort som app/ikke-digital løsning	-	2,7	1,6	-	-	2,7	-
Øvrige driftsudgifter i alt	2,0	5,2	4,1	2,5	2,5	3,2	-
Investeringsstilskud							
Lemvigbanen	15,9	16,0	18,3	18,3	18,3	0,1	-
Investeringsstilskud i alt	15,9	16,0	18,3	18,3	18,3	0,1	-
Togdrift i alt	72,3	76,7	78,3	76,7	76,7	4,4	0,2

Den samlede udgift er budgetteret til 76,7 mio. kr., hvilket er en stigning på 4,4 mio. kr. i forhold til budget 2024.

De forventede indtægter på Lemvigbanen udgør samlet 2 mio. kr. og på Holstebro-Skjern til 20,6 mio. kr. 100 % datadreven indtægtsdelingsmodel er med til at Lemvigbanen får en lavere andel af indtægterne, mens Holstebro-Skjern får en højere andel af indtægterne end budget 2024.

I budgettet for 2025 modtager Midtjyske Jernbaner et driftstilskud på 23,3 mio. kr. til drift på Lemvigbanen, hvilket er en stigning på 0,4 mio. kr. Der budgetteres med et driftstilskud på 54,8 mio. kr. til Midtjyske Jernbaner for trafikken på Holstebro-Skjern, hvilket er en stigning på 2,5 mio. kr. i forhold til budget 2024. Beløbet er baseret på den statslige kompensation for drift af banen, fratrukket de udgifter banen i øvrigt genererer for Region Midtjylland. Samlet set udgør indeksstigningen 0,8 mio. kr.

De øvrige togrelaterede udgifter er på 5,2 mio. kr., hvilket er en stigning på 3,2 mio. kr. i forhold til budget 2024, hvoraf 2,7 mio. kr. vedrører investering i rejsekort som app og udstyr til den ikke-digitale løsning. For ikke at belaste bestillernes økonomi har bestyrelsen besluttet at fastholde det oprindelige rejsekort budget og i stedet udskyde betalingen på investeringen til årene 2029-2032, hvor der forventes en realisering af gevinsten ved bortskaffelsen af det eksisterende rejsekort system.

Der budgetteres med et investeringstilskud til Midtjyske Jernbaner på kr. 4,7 mio. kr. til reinvesteringer i infrastrukturen på Lemvigbanen. Investeringstilskuddet er fra 2026 opskrevet til 6,9 mio. kr., som følge af igangsættelse af spormodernisering på strækningen Thyborøn-Rønland i henhold til vedtaget investeringsplan. Desuden er der budgetteret med et investeringstilskud på 11,3 mio. kr., som vedrører regionens

bevilling til udligning af Midtjyske Jernbaners kapitalomkostninger ved køb af nyt togmateriel til Lemvigbanen.

1.7 Øvrige fællesudgifter

Boks 1.5 Generelle forudsætning og usikkerheder vedr. øvrige fællesudgifter

Trafikselskabet varetager administration af busdrift, togdrift, letbanedrift og Handicapkørsel. Udgangspunktet for budget 2025 er en fremskrivning af budget 2024 med 4,1 %, svarende til KL's pris- og lønskøn for 2024/2025. Udgifter til administration af busdrift er hovedsageligt fordelt på baggrund af køreplantimer, mens udgifter til administration af letbanedrift er fordelt ligeligt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Udgifter til administration af Handicapkørsel fordeles på baggrund af antal ture.

Budgettet for overslagsårene 2026-2028 svarer til budget 2025, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Administration af Flextrafik: Administrationsomkostninger er fremskrevet med KL's pris- og løn-skøn for 2024/2025 på 4,1 %.

Budgettet for overslagsårene 2026-2028 svarer til budget 2025, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Billetkontrol: De administrative udgifter er fremskrevet med KL's pris- og lønskøn for 2024/2025 på 4,1 % og fordeles ud for forventede antal kontroller. Fordelingsnøglen for indtægter fra kontrolafgifter er baseret på antal udstedte afgifter i senest afsluttede regnskabsår.

Budgettet for overslagsårene 2026-28 svarer til budget 2025, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Tjenestemandspensioner: Budgettet for tjenestemandspensioner er fremskrevet med KL's pris- og lønskøn for 2024/2025 på 4,1 %.

Det langfristede tilgodehavende ved ejerkredsen på oprindeligt ca. 13 mio. kr. inddrives i 3 rater over perioden 2023-25. Sidste rate er således indregnet i budgettet.

Budgettet for overslagsårene 2026-28 svarer til budget 2025 ekskl. inddrivelse af det langfristede tilgodehavende.

Finansielt afkast: Der budgetteres ikke med et resultat for Midttrafiks finansielle afkast. I henhold til bestyrelsens beslutning bliver resultatet af Midttrafiks finansielle afkast byrdefordelt ved regnskabsaflægning

Tabel 1.9 Øvrige fællesudgifter (mio. kr.)

		BF2025 - B2024					
	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	Afvigelse	Heraf indeks
Trafikselskab	129,3	136,2	136,2	136,2	136,2	6,9	5,3
Billettekontrol							
Billettekontrol	-1,1	-1,3	-1,3	-1,3	-1,3	-0,2	0,8
Tab på debitorer	3,0	2,9	2,9	2,9	2,9	-0,1	-
Billettekontrol i alt	1,9	1,6	1,6	1,6	1,6	-0,3	0,8
Tjenestemandspension	7,0	7,6	3,2	3,2	3,2	0,6	0,1
Øvrige administrative udgifter							
Flexbus	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	-0,1	0,0
Flextur	5,6	4,4	4,4	4,4	4,4	-1,1	0,2
Kommunalkørsel	3,8	4,3	4,3	4,3	4,3	0,5	0,1
Plustur	0,4	1,1	1,1	1,1	1,1	0,7	0,0
Siddende patientbefordring	11,5	12,6	12,6	12,6	12,6	1,1	0,2
Øvrige Trafikselskaber	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,0	0,0
Øvrige administrative udgifter i alt	22,9	24,0	24,0	24,0	24,0	1,2	0,6
Øvrige fællesudgifter i alt	161,0	169,4	165,0	165,0	165,0	8,4	6,8

1.7.1 Trafikselskabet

Tabel 1.10 Trafikselskabet (mio. kr.)

	Bus	Tog	Letbanen	Handicap	I alt
Budget 2024	105,7	1,1	5,4	17,0	129,3
KL pris indeks 2,9% ændring fra 2,7% B23	0,2	0,0	0,0	0,0	0,2
Reguleringer for 2024	-0,1	-	-	-	-0,1
P/L - 4,1 %	4,3	0,0	0,2	0,7	5,3
Budget 2025 inden tillæg	110,1	1,2	5,6	17,8	134,7
Tillæg til budget 2025					
Letbanen 4.263 kpt.	-0,2	-	0,2	-	-
Tog tilpasset køreplantimepris	0,2	-0,2	-	-	-
Indefrosne feriemidler 2023	0,1	-	-	-	0,1
Husleje Aarhus Rutebilstation	1,2	-	-	-	1,2
Rabatruiter Herning	0,2	-	-	-	0,2
Tillæg 2025 i alt	1,5	-0,2	0,2	-	1,5
Budget 2025 i alt	111,6	1,0	5,8	17,8	136,2

Trafikselskabet har i 2025 et samlet budget på 136,2 mio. kr. Det er en samlet stigning på 6,9 mio. kr. sammenholdt med budget 2024. Budgettet kan inddeles i fire, hvor 1,0 mio. kr. vedrører togadministration, 5,8 mio. kr. vedrører letbaneadministration, 111,6 vedrører busadministration og 17,8 mio. kr. vedrører handicapadministration.

Fordelingen af budgettet mellem kommunerne og Region Midtjylland bygger hovedsageligt på en fordelingsnøgle baseret på køreplantimer for bus- og togdrift samt antal ture for Handicapkørsel.

Den samlede stigning i budgettet på 6,9 mio. kr. består hovedsageligt af;

- Årets P/L-regulering på 5,3 mio. kr. samt regulering af P/L fra 2023 til 2024 på 0,2 mio. kr.
- Regulering af aftale om levering af rabatruter for Favrskov kommune på - 0,1 mio. kr.
- Indefrosne feriepenge for 2023 på 0,1 mio. kr.
- Regulering af husleje på Aarhus Rutebilstation på 1,2 mio., som kun vedrører Aarhus Kommune, Odder Kommune, Silkeborg Kommune og Regionen.
- Rabatruter i Herning Kommune 0,2 mio. kr.

Budget 2025 til Aarhus Letbane er steget med 0,4 mio. kr. som hovedsageligt skyldes opskrivning af ca. 4.300 køreplantimer. Efter P/L-reguleringen på 0,2 mio. kr. er budgettet reduceret med 0,2 mio. kr. på bus. Dermed opskrives det samlede budget ikke.

Omvendt er budget 2025 til Tog reduceret med 0,2 mio. kr. Dette skyldes en tilpasset køreplanstimerpris. Denne budgetregulering opskrives på bus og dermed påvirkes det samlede budget ikke.

Handicapadministration er steget med 0,7 mio. kr., som skyldes P/L-regulering.

Herunder ses Trafikselskabet fordelt på driftsområder:

Tabel 1.11 Trafikselskabet fordelt på driftsområder (mio. kr.)

	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	BF2025- B2024
Bus, Letbane og togadministration						
Løn og personale	72,1	74,0	74,0	74,0	74,0	1,9
Markedsføring og information, Fly-High, samt øvrige udgifter	25,1	29,2	29,2	29,2	29,2	4,1
IT-anskaffelser	1,3	1,5	1,5	1,5	1,5	0,3
Drift og vedligehold af IT, servere	17,1	18,0	18,0	18,0	18,0	0,9
Husleje og Rengøring	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0	0,0
Rådgivningsydelser, huslejeindtægter, bod, overhead mv.	-15,3	-16,4	-16,4	-16,4	-16,4	-1,1
Bus, Letbane og togadministration i alt	112,2	118,4	118,4	118,4	118,4	6,2
Handicapadministration						
Løn og personale	8,1	9,9	9,9	9,9	9,9	1,8
Materiale- og aktivitetsudgifter	9,0	7,9	7,9	7,9	7,9	-1,1
Handicapadministration i alt	17,0	17,8	17,8	17,8	17,8	0,7
Primæradministration i alt	129,3	136,2	136,2	136,2	136,2	6,9

1.7.2 Flextrafikadministration

Flextrafikadministrationen, ekskl. handicapkørsel, har i 2025 et samlet budget på 24 mio. kr., hvilket er en stigning på 1,2 mio. kr. i forhold til sidste år. Budgettet kan inddeles i 6 områder, hvor 0,9 mio. kr. vedrører Flexbus, 4,4 mio. kr. vedrører Flextur, 1,1 vedrører Plustur, 4,3 mio. kr. vedrører kommunalkørsel og 12,6 mio. kr. vedrører Siddende patientbefordring samt 0,6 mio. kr. fra øvrige trafiksekskaber.

Administrationsbidraget er en fast betaling per kørte tur, hvilket medfører, at det samlede administrationsbidrag er direkte afhængig af, hvor mange ture der køres på de forskellige områder, dog med undtagelse af den Siddende patientbefordring, hvor der er en margen på plus/minus 5% i forhold til det budgetterede antal ture.

1.7.3 Billetkontrol

For 2025 forventes en nettoudgift på 1,6 mio. kr. Sammenlignet med budget 2024 er det en nedjustering på 0,3 mio. kr.

For indtægterne, som dækker kontrolafgifter og gebyrer, forventes tendenserne fra 2023 at fortsætte. Det formodes derfor, at der i 2025 vil blive udskrevet kontrolafgifter i et omfang tæt på 2023. Forventningerne til de samlede indtægter fra kontrolafgifter og gebyrer er således løftet til 21,1 mio. kr. – altså merindtægter på 2,7 mio. kr. sammenholdt med budget 2024. Dette er i tråd med de opdaterede forventninger til 2024.

Der estimeres et tab vedr. ubetalte kontrolafgifter på 34,6 mio. kr. for Midttrafiks samlede tilgodehavende. Det belaster 2025 med 2,9 mio. kr. Tabet er estimeret ud fra de aktuelle tendenser for udstedelse af afgifter samt Midttrafiks, Aarhus Kommunes og Gældsstyrelsens succesrate for opkrævning. Estimatet er behæftet med betydelige usikkerheder og følges tæt.

De mange kontrolafgifter sætter krav til administrationen, hvor der i stigende grad skal håndteres kundeklager. Det forventes derfor, at det i 2025 er nødvendigt at opretholde den aktuelle bemanding. Derfor er administrationsbudgettet løftet til 18,8 mio. kr. – en stigning på 2,5 mio. kr. sammenlignet med budget 2024. 0,8 mio. kr. skyldes dog P/L-fremskrivning.

1.7.4 Finansielt afkast

Der budgetteres med et nulresultat for Midttrafiks finansielle afkast. Årets afkast vil blive fordelt til Midttrafiks ejere ifm. regnskabet.

1.7.5 Tjenestemandspensioner

De forventede udgifter til tjenestemandspensioner i 2024 er 7,6 mio. kr. Udgifterne består af årlige udgifter til pensionerede tjenestemænd (2,9 mio. kr.), den årlige hensættelse til aktive tjenestemænd på 20,3% (0,3 mio. kr.) samt indregning af 1/3 af det langfristede tilgodehavende (4,4 mio. kr.). Sammenlignet med budget 2024 er forventningen opjusteret med 0,6 mio. kr. grundet højere udgifter til pensionerede tjenestemænd, som kun delvist modsvarer af lavere hensættelse til aktive tjenestemænd.

1.8 Likviditet

Medio 2024 er der balance i Midttrafiks likviditet og det månedlige cash flow følger et stabilt mønster i forhold til indtægter, vognmandsbetalinger samt finansiering fra bestillerne. I forhold til den nuværende likvide beholdning udestår der endelig afregning med bestillerne af regnskab 2023 for 36,5 mio. kr. Kassekreditte anvendes i det månedlige cash flow, som supplement til repoforretning, da det samlet er en mere optimalt for det finansielle afkast.

I det omfang realiserede indtægter og faktiske udgifter svarer til forudsætningerne i budgettet, vil likviditetsvirkningen fra daglig drift også være på et stabilt niveau i 2025.

Rejsekort og Rejseplan A/S har udarbejdet betalingsplan for trafikelskabernes respektive andele af projektet med en ny national trafikinformations- og mobilitetstjeneste. Indenrigsministeriet har givet dispensation til delvis lånefinansiering og Midttrafik har i 2023 besluttet, at den resterende del i forhold til lånefinansieringen håndteres som forskudt finansiering fra Midttrafiks bestillere og dermed indebærer den nye tjeneste et mindre træk på Midttrafiks likviditet i de år forskydningen opretholdes. I 2025 er Midttrafiks bidrag 29,9 mio. kr. hvoraf 15 mio. kr. lånefinansieres, og 14,9 mio. kr. dækkes af Midttrafiks likvide beholdning. Med den vedtagne model for finansiering af projektet vil der frem til og med 2027, inkl. renteudgifter til lånet, blive anvendt knap 30 mio. kr. af Midttrafiks likviditet til forskudt finansiering af projektet. Projektets betydning for Midttrafiks likviditet følges løbende.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har indtil 31. december 2025 givet de regionale trafikelskaber dispensation fra kassekreditreglen og samtidigt mulighed for at forhøje kassekreditte til 225 kr. pr. indbygger. Ministeriets dispensation giver mulighed for, midlertidigt, at håndtere eventuelle udsving i forhold til indtægter eller udgifter og bidrager dermed til en likvid sikkerhed i det præsenterede budget. Midttrafik ønsker på nuværende tidspunkt ikke at udnytte denne mulighed.

Renteniveauet forventes at være nedadgående, og det giver anledning til at overveje strategien for Midttrafiks likviditetsdepoter. Der opretholdes tæt dialog med banken.

2. Byrdefordeling af budget

2.1 Byrdefordeling af nettotilskud

Nedenstående tabel angiver en samlet oversigt over byrdefordelingen af nettoudgifter.

Tabel 2.1 Byrdefordeling af nettotilskud (mio. kr.)

	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	BF2025 - B2024	
						Afvigelse	Heraf indeks
Byrdefordeling							
Favrskov	32,2	31,5	31,6	31,5	31,5	-0,7	0,7
Hedensted	13,2	14,3	14,4	14,3	14,3	1,1	0,4
Herning	51,3	53,5	53,7	53,4	53,4	2,2	2,1
Holstebro	18,1	16,8	16,7	16,6	16,5	-1,3	0,3
Horsens	63,4	60,6	61,0	60,6	60,7	-2,8	2,4
Ikast-Brande	19,9	20,6	20,6	20,5	20,5	0,7	0,4
Lemvig	10,0	9,2	9,2	9,2	9,2	-0,8	0,2
Norddjurs	38,9	40,3	40,4	40,3	40,3	1,4	0,9
Odder	11,9	12,4	12,4	12,4	12,4	0,4	0,5
Randers	100,7	97,0	97,6	96,9	96,7	-3,7	1,9
Ringkøbing-Skjern	31,4	32,6	32,7	32,5	32,4	1,1	0,7
Silkeborg	50,8	55,6	56,0	55,6	55,8	4,8	0,5
Skanderborg	32,8	31,5	31,7	31,5	31,5	-1,3	0,9
Skive	50,2	50,6	50,8	50,6	50,5	0,4	1,0
Struer	9,8	10,9	11,0	11,0	11,0	1,1	0,4
Syddjurs	32,1	31,9	32,1	31,9	31,9	-0,1	0,6
Viborg	54,9	54,6	54,8	54,4	54,3	-0,4	2,5
Aarhus	422,9	441,0	447,2	444,0	445,6	18,1	10,0
Region Midtjylland	635,8	650,7	658,9	653,9	654,9	14,9	13,7
Trafikselskaber og øvrige	339,0	351,2	351,1	351,1	351,1	12,2	6,6
Byrdefordeling i alt	2.019,3	2.066,8	2.084,0	2.072,1	2.074,6	47,5	46,8
Regulering							
Forskudt finansiering	2,8	24,0	5,8	4,8	6,0	21,2	-
Ikke-fordelte udgifter	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
Regulering i alt	3,0	24,1	5,9	4,9	6,1	21,2	0,0
Resultat af primær drift	2.022,2	2.090,9	2.089,9	2.077,0	2.080,7	68,6	46,9

2.2 Byrdefordeling af busdriftens indtægter og udgifter

2.2.1 Busdriftens indtægter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af busdriftens indtægter (inkl. Flexbus).

Tabel 2.2 Byrdefordeling af busdriftens indtægter (mio. kr.)

	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	BF2025 - B2024	
						Afvigelse	Heraf indeks
Byrdefordeling	-	-	-	-	-	-	-
Favrskov	-4,2	-4,9	-4,9	-4,9	-4,9	-0,7	-0,0
Hedensted	-2,8	-2,3	-2,3	-2,3	-2,3	0,5	-0,0
Herning	-10,4	-10,5	-10,5	-10,5	-10,5	-0,1	-0,2
Holstebro	-1,8	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	1,5	-0,0
Horsens	-17,6	-17,2	-17,2	-17,2	-17,2	0,4	-0,4
Lemvig	-	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0
Norddjurs	-2,1	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	0,3	-0,0
Odder	-1,9	-2,1	-2,1	-2,1	-2,1	-0,3	-0,0
Randers	-27,1	-27,6	-27,6	-27,6	-27,6	-0,5	-0,6
Ringkøbing-Skjern	-3,4	-3,7	-3,7	-3,7	-3,7	-0,3	-0,1
Silkeborg	-19,0	-16,8	-16,8	-16,8	-16,8	2,2	-0,3
Skanderborg	-7,9	-7,6	-7,6	-7,6	-7,6	0,3	-0,1
Skive	-6,6	-6,4	-6,4	-6,4	-6,4	0,2	-0,1
Syddjurs	-3,6	-3,4	-3,4	-3,4	-3,4	0,2	-0,1
Viborg	-13,1	-11,9	-11,9	-11,9	-11,9	1,2	-0,2
Aarhus	-299,1	-314,6	-314,6	-314,6	-314,6	-15,5	-7,9
Region Midtjylland	-292,9	-296,5	-296,5	-296,5	-296,5	-3,6	-6,7
Byrdefordeling i alt	-713,3	-727,5	-727,5	-727,5	-727,5	-14,2	-16,9
						-	-

2.2.2 Busdriftens operatørudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af operatørudgifter (inkl. Flexbus).

Tabel 2.3 Byrdefordeling af busdriftens operatørudgifter (mio. kr.)

	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	BF2025 - B2024	
						Afvigelse	Heraf indeks
Byrdefordeling	-	-	-	-	-	-	-
Favrskov	21,5	20,1	20,1	20,1	20,1	-1,4	0,4
Hedensted	9,2	8,9	8,9	8,9	8,9	-0,3	0,3
Herning	51,4	53,3	53,3	53,3	53,3	1,9	2,0
Holstebro	12,5	9,2	9,2	9,2	9,2	-3,3	0,2
Horsens	64,1	59,7	59,7	59,7	59,7	-4,4	2,3
Ikast-Brande	16,2	16,9	16,9	16,9	16,9	0,7	0,3
Lemvig	7,3	6,4	6,4	6,4	6,4	-0,9	0,1
Norddjurs	31,1	31,3	31,3	31,3	31,3	0,3	0,7
Odder	10,3	10,7	10,7	10,7	10,7	0,4	0,4
Randers	102,0	97,8	97,8	97,8	97,8	-4,2	1,8
Ringkøbing-Skjern	26,9	27,3	27,3	27,3	27,3	0,4	0,5
Silkeborg	53,4	56,0	56,0	56,0	56,0	2,6	0,4
Skanderborg	31,0	30,5	30,5	30,5	30,5	-0,5	0,8
Skive	32,3	27,9	27,9	27,9	27,9	-4,3	0,5
Struer	7,3	7,5	7,5	7,5	7,5	0,3	0,4
Syddjurs	25,2	25,4	25,4	25,4	25,4	0,2	0,5
Viborg	51,7	49,3	49,3	49,3	49,3	-2,4	2,3
Aarhus	513,4	527,0	527,0	527,0	527,0	13,6	10,9
Region Midtjylland	438,7	438,6	438,6	438,6	438,6	-0,1	10,7
Byrdefordeling i alt	1.505,4	1.503,9	1.503,9	1.503,9	1.503,9	-1,5	35,5

Nedenstående tabel angiver fordeling af køreplantimer for busdriften.

Tabel 2.4 Fordeling af køreplantimer for busdriften (tusind)

	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	BF2025- B2024
Favrskov	23,9	22,2	22,2	22,2	22,2	-1,7
Hedensted	13,2	12,8	12,8	12,8	12,8	-0,4
Herning	56,4	56,0	56,0	56,0	56,0	-0,4
Holstebro	17,0	9,4	9,4	9,4	9,4	-7,6
Horsens	76,1	73,2	73,2	73,2	73,2	-2,9
Ikast-Brande	20,3	20,3	20,3	20,3	20,3	0,0
Lemvig	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	-0,0
Norrdjurs	33,9	33,2	33,2	33,2	33,2	-0,7
Odder	11,9	11,8	11,8	11,8	11,8	-0,0
Randers	123,7	113,9	113,9	113,9	113,9	-9,8
Ringkøbing-Skjern	31,2	31,2	31,2	31,2	31,2	-0,0
Silkeborg	60,2	63,6	63,6	63,6	63,6	3,4
Skanderborg	35,6	34,6	34,6	34,6	34,6	-1,0
Skive	38,5	35,0	35,0	35,0	35,0	-3,5
Struer	7,1	7,1	7,1	7,1	7,1	-0,0
Syddjurs	28,6	28,3	28,3	28,3	28,3	-0,3
Viborg	64,3	56,8	56,8	56,8	56,8	-7,5
Aarhus	538,7	541,7	541,7	541,7	541,7	2,9
Region Midtjylland	504,5	507,5	507,5	507,5	507,5	3,0
Trafikselskaber og øvrige	30,6	30,9	30,9	30,9	30,9	0,2
I alt	1.722,4	1.695,9	1.695,9	1.695,9	1.695,9	-26,5

2.2.3 Øvrige driftsudgifter vedr. busdriften

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af øvrige driftsudgifter.

Tabel 2.5 Byrdefordeling af øvrige driftsudgifter vedr. busdriften (mio. kr.)

	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	BF2025 - B2024	
						Afvigelse	Heraf indeks
Byrdefordeling	-	-	-	-	-	-	-
Favrskov	0,3	0,4	0,5	0,4	0,4	0,1	0,0
Hedensted	0,4	0,3	0,4	0,3	0,3	-0,1	0,0
Herning	1,7	1,5	1,9	1,6	1,5	-0,2	0,1
Holstebro	0,8	0,7	0,7	0,6	0,5	-0,1	0,0
Horsens	2,1	1,9	2,4	2,0	2,1	-0,2	0,1
Ikast-Brande	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	-	0,0
Lemvig	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Norddjurs	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,0	0,0
Odder	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	-0,0	0,0
Randers	4,4	4,3	5,2	4,5	4,3	-0,1	0,2
Ringkøbing-Skjern	0,9	0,8	1,0	0,8	0,7	-0,1	0,0
Silkeborg	2,3	2,1	2,6	2,2	2,4	-0,2	0,1
Skanderborg	0,8	0,8	0,9	0,8	0,8	-0,0	0,0
Skive	1,2	1,1	1,4	1,1	1,1	-0,1	0,0
Struer	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	-0,0	0,0
Syddjurs	0,6	0,5	0,7	0,6	0,5	-0,1	0,0
Viborg	2,9	2,8	3,2	2,8	2,7	-0,1	0,1
Aarhus	27,7	29,3	35,7	32,3	32,0	1,6	1,1
Region Midtjylland	27,5	28,1	33,3	29,6	29,0	0,6	1,1
Byrdefordeling i alt	74,5	75,5	91,3	80,5	79,5	1,0	2,9
Forskudt finansiering	-	16,4	4,0	3,3	4,1	16,4	-
Resultat af primær drift	74,5	91,9	95,3	83,8	83,6	17,4	2,9

2.3 Byrdefordeling af Flextrafikkens nettoudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Flextrafikkens nettoudgifter (ekskl. Flexbus).

Tabel 2.6 Byrdefordeling af Flextrafikkens nettoudgifter (mio. kr.)

	BF2025 - B2024						Heraf indeks
	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	Afvigelse	
Byrdefordeling							
Favrskov	11,9	13,0	13,0	13,0	13,0	1,1	0,2
Hedensted	4,5	5,3	5,3	5,3	5,3	0,8	0,1
Herning	4,3	4,6	4,6	4,6	4,6	0,3	0,1
Holstebro	4,4	5,4	5,4	5,4	5,4	1,1	0,1
Horsens	8,1	9,0	9,0	9,0	9,0	0,9	0,1
Ikast-Brande	2,0	1,9	1,9	1,9	1,9	-0,1	0,0
Lemvig	2,1	2,2	2,2	2,2	2,2	0,1	0,0
Norddjurs	6,8	7,5	7,5	7,5	7,5	0,7	0,1
Odder	1,9	2,1	2,1	2,1	2,1	0,2	0,0
Randers	11,2	12,3	12,3	12,3	12,3	1,1	0,2
Ringkøbing-Skjern	4,4	5,4	5,4	5,4	5,4	1,0	0,1
Silkeborg	8,1	8,2	8,2	8,2	8,2	0,0	0,1
Skanderborg	5,4	4,4	4,4	4,4	4,4	-1,0	0,1
Skive	19,3	23,9	23,9	23,9	23,9	4,6	0,4
Struer	1,7	2,5	2,5	2,5	2,5	0,8	0,0
Syddjurs	6,9	6,5	6,5	6,5	6,5	-0,4	0,1
Viborg	7,3	8,3	8,3	8,3	8,3	1,0	0,1
Aarhus	30,2	35,3	35,3	35,3	35,3	5,1	0,6
Region Midtjylland	179,0	185,4	185,4	185,4	185,4	6,4	3,5
Trafikselskaber og øvrige	338,4	350,6	350,5	350,5	350,5	12,2	6,6
Byrdefordeling i alt	657,9	693,8	693,7	693,7	693,7	36,0	12,6
Forskudt finansiering	2,8	-	-	-	-	-2,8	-
Resultat af primær drift	660,7	693,8	693,7	693,7	693,7	33,1	12,6

Nedenstående tabel angiver fordeling af antal ture på bestillerniveau for Handicapkørsel, Flextur, Flextur Ung, Plustur og Kommunalkørsel/Siddende patientbefordring

Tabel 2.7 Fordeling af antal ture for Flextrafikken (tusind)

	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	BF2025- B2024
Favrskov	60,8	68,8	68,8	68,8	68,8	7,9
Hedensted	27,8	26,9	26,9	26,9	26,9	-1,0
Herning	14,2	13,8	13,8	13,8	13,8	-0,5
Holstebro	20,7	17,9	17,9	17,9	17,9	-2,8
Horsens	40,5	48,8	48,8	48,8	48,8	8,3
Ikast-Brande	10,6	10,4	10,4	10,4	10,4	-0,3
Lemvig	9,2	8,2	8,2	8,2	8,2	-1,1
Norddjurs	35,4	34,1	34,1	34,1	34,1	-1,3
Odder	8,1	10,1	10,1	10,1	10,1	2,0
Randers	53,1	49,8	49,8	49,8	49,8	-3,2
Ringkøbing-Skjern	22,7	20,6	20,6	20,6	20,6	-2,0
Silkeborg	41,1	33,4	33,4	33,4	33,4	-7,7
Skanderborg	36,2	30,7	30,7	30,7	30,7	-5,5
Skive	67,9	82,4	82,4	82,4	82,4	14,4
Struer	7,3	7,6	7,6	7,6	7,6	0,3
Syddjurs	33,4	33,0	33,0	33,0	33,0	-0,4
Viborg	24,2	28,0	28,0	28,0	28,0	3,8
Aarhus	131,6	138,6	138,6	138,6	138,6	7,0
Region Midtjylland	430,0	430,0	430,0	430,0	430,0	-
Trafikselskaber og øvrige	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	0,1
I alt	1.075,7	1.093,7	1.093,7	1.093,7	1.093,7	18,0

2.4 Byrdefordeling af Letbanens nettoudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Letbanen.

Tabel 2.8 Byrdefordeling af letbanedriftens nettoudgifter (mio. kr.)

	BF2025 - B2024						Heraf indeks
	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	Afvigelse	
Byrdefordeling							
Favrskov	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Norddjurs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Odder	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Randers	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Silkeborg	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Skanderborg	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Syddjurs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Aarhus	103,6	112,4	113,6	113,8	115,7	8,8	2,9
Region Midtjylland	137,5	145,3	146,4	146,6	148,4	7,7	2,9
Byrdefordeling i alt	241,5	258,1	260,3	260,7	264,4	16,5	5,9
Regulering							
Forskudt finansiering	-	4,9	1,2	1,0	1,2	4,9	-
Ikke-fordelte udgifter	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
Regulering i alt	0,1	5,0	1,3	1,1	1,3	4,9	0,0
Resultat af primær drift	241,6	263,0	261,6	261,8	265,7	21,4	5,9

Nedenstående tabel angiver fordelingen af køreplantimer for Letbanen.

Tabel 2.9 Fordeling af køreplantimer for letbanedriften (tusind)

	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	BF2025- B2024
Aarhus	41,3	43,5	43,5	43,5	43,5	2,1
Region Midtjylland	41,3	43,5	43,5	43,5	43,5	2,1
I alt	82,7	86,9	86,9	86,9	86,9	4,3

2.5 Byrdefordeling af togdriftens nettoudgifter

Udgifterne til togdriften byrdefordeles alene til Region Midtjylland.

Nedenstående tabel angiver fordelingen af køreplantimer for tog.

Tabel 2.10 Fordeling af køreplantimer for togdriften (tusind)

	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	BF2025- B2024
Region Midtjylland	17,5	14,7	14,7	14,7	14,7	-2,8
I alt	17,5	14,7	14,7	14,7	14,7	-2,8

2.6 Byrdefordeling af øvrige fællesudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af øvrige fællesudgifter.

Tabel 2.11 Byrdefordeling af øvrige fællesudgifter (mio. kr.)

	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	BF2025 - B2024	
						Afvigelse	Heraf indeks
Byrdefordeling							
Favrskov	2,5	2,7	2,7	2,7	2,7	0,2	0,1
Hedensted	2,0	2,1	2,1	2,1	2,1	0,1	0,1
Herning	4,3	4,6	4,5	4,5	4,5	0,3	0,2
Holstebro	2,2	1,7	1,7	1,7	1,7	-0,5	0,1
Horsens	6,7	7,2	7,1	7,1	7,1	0,5	0,3
Ikast-Brande	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	0,1	0,1
Lemvig	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,0	0,0
Norddjurs	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	0,1	0,1
Odder	1,3	1,4	1,4	1,4	1,4	0,1	0,1
Randers	10,2	10,1	9,8	9,8	9,8	-0,1	0,4
Ringkøbing-Skjern	2,7	2,8	2,7	2,7	2,7	0,0	0,1
Silkeborg	5,9	6,1	6,0	6,0	6,0	0,2	0,2
Skanderborg	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	-0,0	0,1
Skive	4,0	4,0	3,9	3,9	3,9	0,1	0,1
Struer	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,0	0,0
Syddjurs	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	0,0	0,1
Viborg	5,8	5,8	5,6	5,6	5,6	0,0	0,2
Aarhus	47,0	51,5	50,2	50,2	50,2	4,5	2,4
Region Midtjylland	53,9	56,4	54,6	54,6	54,6	2,5	2,1
Trafikselskaber og øvrige	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,0	0,0
Byrdefordeling i alt	161,0	169,4	165,0	165,0	165,0	8,4	6,8

2.7 Byrdefordeling af investering i nyt Rejsekort, forskudt finansiering samt ansvarligt lån

2.7.1 Investeringsbudget for digitalt rejsekort

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til digitalt rejsekort

Tabel 2.12 Byrdefordeling af udgifter vedr. digitalt rejsekort (tusind kr.)

	Investering bus, tog og letbane				Investering i alt	Forskudt finansiering	BF2025
	Estimerede renter Kommune-kredit	Køb af validatorer	Projekt-organisation	Installation af den ikke digitale løsning			
Byrdefordeling							
Favrskov	13	69	6	27	115	-115	-
Hedensted	12	63	5	25	105	-105	-
Herning	52	272	22	107	453	-453	-
Holstebro	11	57	5	22	95	-95	-
Horsens	75	389	32	153	649	-649	-
Ikast-Brande	13	69	6	27	115	-115	-
Norddjurs	14	75	6	29	124	-124	-
Odder	12	62	5	24	103	-103	-
Randers	121	629	52	248	1.050	-1.050	-
Ringkøbing-Skjern	26	134	11	53	224	-224	-
Silkeborg	74	382	32	150	638	-638	-
Skanderborg	21	109	9	43	182	-182	-
Skive	42	217	18	86	363	-363	-
Struer	9	45	3	18	75	-75	-
Syddjurs	23	117	10	46	196	-196	-
Viborg	66	343	28	135	572	-572	-
Aarhus Region	711	4.692	307	2.492	8.202	-8.202	-
Midtjylland	705	4.566	305	5.153	10.729	-10.729	-
Byrdefordeling i alt	2.000	12.290	862	8.838	23.990	-23.990	-
Forskudt finansiering	-	-	-	-	-	23.990	23.990
I alt	2.000	12.290	862	8.838	23.990	-	23.990

2.7.2 Forskudt finansiering 2024-32

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til digitalt rejsekort

Tabel 2.13 Forskudt finansiering vedr. investering i Rejsekort som app og den ikke-digitale løsning (tusind kr.)

Tabel 2.14 Ansvarligt lån vedr. investering i Rejsekort som app og den ikke-digitale løsning (tusind kr.)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Favrskov	58	115	28	23	29	-28	-83	-91	-51
Hedensted	53	105	25	21	26	-26	-76	-83	-45
Herning	230	453	110	91	113	-112	-329	-357	-199
Holstebro	48	95	23	19	24	-23	-69	-75	-42
Horsens	330	649	157	130	162	-160	-471	-511	-286
Ikast-Brande	58	115	28	23	29	-28	-83	-91	-51
Norddjurs	63	124	30	25	31	-31	-90	-98	-54
Odder	52	103	25	21	26	-25	-75	-81	-46
Randers	534	1.050	255	210	262	-260	-762	-827	-462
Ringkøbing-Skjern	114	224	54	45	56	-55	-163	-176	-99
Silkeborg	324	638	155	128	159	-158	-463	-503	-280
Skanderborg	93	182	44	36	45	-45	-132	-143	-80
Skive	185	363	88	73	91	-90	-263	-286	-161
Struer	38	75	18	15	19	-19	-54	-59	-33
Syddjurs	100	196	48	39	49	-48	-142	-154	-88
Viborg	291	572	139	114	143	-141	-415	-451	-252
Aarhus	4.171	8.202	1.990	1.640	2.050	-2.028	-5.952	-6.462	-3.611
Region Midtjylland	5.455	10.729	2.603	2.145	2.682	-2.653	-7.786	-8.453	-4.722
I alt	12.197	23.990	5.820	4.798	5.996	-5.930	-17.408	-18.901	-10.562

2.7.3 Ansvarligt lån 2023-30

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til digitalt rejsekort

3. Budget for den enkelte bestiller

I det efterfølgende findes et kort overblik over de enkelte bestillers økonomi. Ved en væsentlig afvigelse mellem budget 2024 og budget 2025, der er specifik for den enkelte bestiller, vil denne kommenteres. For afvigelser, der følger generelle bevægelser for områderne, henvises der til afsnit 1.

Flextrafik-udgifter viser bestillerens samlede udgifter, som består af vognmandsbetaling samt administrationsomkostninger.

Ruteøkonomier for busdriftens operatørudgifter kan findes på Midttrafiks extranet.

Investeringen til nyt Rejsekort som App og den ikke digitale løsning er ikke medregnet i bestillernes økonomi, da finansieringen er forskudt i årene 2024-2028

3.1 Favrskov Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 31,5 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en mindredgift på 0,7 mio. kr. inkl. en prisfremskrivning på 0,7 mio. kr.

Tabel 3.1 Favrskov Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	BF2025 - B2024						
	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	Afvigelse	Heraf indeks
Busdrift							
Indtægter	-4.120	-4.839	-4.839	-4.839	-4.839	-719	-33
Operatørudgifter	21.348	19.990	19.990	19.990	19.990	-1.358	368
Administration	1.232	1.333	1.333	1.333	1.333	101	51
Billettekontrol	8	6	6	6	6	-2	0
Bus-IT og Øvrige	92	87	187	67	67	-5	3
Rejsekort	242	331	329	368	364	89	13
Busdrift i alt	18.802	16.908	17.006	16.925	16.921	-1.894	402
Flextrafik							
Flexbus	144	101	101	101	101	-43	2
Flextur	1.342	959	959	959	959	-383	15
Handicapkørsel	2.050	2.636	2.636	2.636	2.636	586	47
Kommunalkørsel	9.497	10.572	10.572	10.572	10.572	1.075	199
Plustur	196	221	221	221	221	25	5
NOP	101	-	-	-	-	-101	-
Flextrafik i alt	13.330	14.489	14.489	14.489	14.489	1.159	268
Øvrige							
Letbanesekretariat	47	49	49	49	49	2	2
Tjenestemandspension	33	35	24	24	24	2	1
Øvrige i alt	80	84	73	73	73	4	3
Årets drift	32.212	31.481	31.568	31.487	31.483	-731	672
Bestillerbidrag	-32.212	-31.481	-31.568	-31.487	-31.483	731	

Med udgangspunkt i kørslen for Flextrafik de første 4 måneder af 2024, vurderes der, at der på flere af områderne er kommet ekstra aktivitet i forhold til tidligere. Især Special og Kommunalkørsel ses dette. Dette medfører en forventet merudgift på den kommunal kørsel i budget 2025 i forhold til budget 2024.

For operatørudgifterne vil der være et fald i omkostninger for budget 2025 på 1,4 mio. kr. Faldet skyldes at rute 111 er nedlagt, samt fald i køreplantimer på lokalkørsel. Derudover er der en forventning om mindre ekstrakørsel.

3.2 Hedensted Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 14,3 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en merudgift på 1,1 mio. kr. hvoraf 0,4 mio. kr. skyldes prisfremskrivning.

Table 3.2 Hedensted Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	BF2025 - B2024						
	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	Afvigelse	Heraf indeks
Busdrift							
Indtægter	-2.638	-2.244	-2.244	-2.244	-2.244	394	-43
Operatørudgifter	8.581	8.337	8.337	8.337	8.337	-244	261
Administration	665	711	711	711	711	46	27
Billettekontrol	8	8	8	8	8	-	0
Bus-IT og Øvrige	79	65	157	48	48	-14	3
Rejsekort	287	250	253	288	279	-37	9
Busdrift i alt	6.982	7.127	7.222	7.148	7.139	145	258
Flextrafik							
Flexbus	562	613	613	613	613	51	13
Flextur	2.566	1.908	1.908	1.908	1.908	-658	30
Handicapkørsel	3.011	4.155	4.155	4.155	4.155	1.144	76
Plustur	-	471	471	471	471	471	9
NOP	94	-	-	-	-	-94	-
Flextrafik i alt	6.233	7.147	7.147	7.147	7.147	914	128
Øvrige							
Tjenestemandspension	24	27	16	16	16	3	1
Øvrige i alt	24	27	16	16	16	3	1
Årets drift	13.239	14.301	14.385	14.311	14.302	1.062	387
Bestillerbidrag	-13.239	-14.301	-14.385	-14.311	-14.302	-1.062	

Som følge af harmoniseringsprojektet blev Flextur i 2024 sat med en forventning om at der ville komme stor vækst. Det viste sig ikke at blive på helt så højt et niveau som først antaget og derfor budgettet for 2025 skruet tilsvarende ned.

3.3 Herning Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 53,5 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en merudgift på 2,2 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 2,1 mio. kr.

Tabel 3.3 Herning Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	BF2025 - B2024						
	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	Afvigelse	Heraf indeks
Busdrift							
Indtægter	-10.275	-10.490	-10.490	-10.490	-10.490	-215	-216
Operatørudgifter	51.070	53.196	53.196	53.196	53.196	2.126	2.042
Administration	3.156	3.557	3.557	3.557	3.557	401	129
Billettekontrol	41	41	41	41	41	-	2
Bus-IT og Øvrige	330	295	688	216	216	-35	12
Rejsekort	1.345	1.211	1.197	1.359	1.298	-134	41
Busdrift i alt	45.667	47.810	48.189	47.879	47.818	2.143	2.010
Flextrafik							
Flexbus	339	131	131	131	131	-208	3
Flextur	655	285	285	285	285	-370	5
Handicapkørsel	4.352	4.711	4.711	4.711	4.711	359	90
Plustur	43	325	325	325	325	282	7
NOP	39	-	-	-	-	-39	-
Flextrafik i alt	5.428	5.452	5.452	5.452	5.452	24	104
Øvrige							
Tjenestemandspension	229	249	103	103	103	20	4
Øvrige i alt	229	249	103	103	103	20	4
Årets drift	51.324	53.511	53.744	53.434	53.373	2.187	2.117
Bestillerbidrag	-51.324	-53.511	-53.744	-53.434	-53.373	-2.187	

På operatørudgifter er der en lille omkostningsstigning på 2,1 mio. kr., der skyldes 1.167 flere køreplantimer end budget 2024, samt indeksstigningen.

Samarbejdsaftale om varetagelse af rabatruiter blev indført med halvårseffekt i 2024 og dermed opskrives Trafikselskabets budget for 2025 med yderligere et halvt år for at dække de fulde omkostninger.

3.4 Holstebro Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 16,7 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en mindredgift på 1,3 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 0,3 mio. kr.

Tabel 3.4 Holstebro Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	BF2025 - B2024						
	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	Afvigelse	Heraf indeks
Busdrift							
Indtægter	-1.763	-232	-232	-232	-232	1.531	-2
Operatørdgifter	12.242	9.149	9.149	9.149	9.149	-3.093	163
Administration	1.028	621	621	621	621	-407	42
Billettekontrol	37	19	19	19	19	-18	1
Bus-IT og Øvrige	175	159	215	116	116	-16	7
Rejsekort	598	501	456	449	413	-97	16
Busdrift i alt	12.317	10.217	10.228	10.122	10.086	-2.100	227
Flextrafik							
Flexbus	252	22	22	22	22	-230	0
Flextur	957	546	546	546	546	-411	9
Handicapkørsel	3.333	4.058	4.058	4.058	4.058	725	77
Kommunalkørsel	952	1.599	1.599	1.599	1.599	647	30
Plustur	28	167	167	167	167	139	3
NOP	74	-	-	-	-	-74	-
Flextrafik i alt	5.596	6.392	6.392	6.392	6.392	796	119
Øvrige							
Tjenestemandspension	143	155	64	64	64	12	2
Øvrige i alt	143	155	64	64	64	12	2
Årets drift	18.056	16.764	16.684	16.578	16.542	-1.292	349
Bestillerbidrag	-18.056	-16.764	-16.684	-16.578	-16.542	1.292	

Som følge af den planlagte reduktion af bybuskørsel fra sommeren 2024, er indtægterne ligeledes reduceret i budget 2025 med helårseffekt på 2,3 mio. kr. Årsagen til den store reduktion i indtægter, skyldes at der efter servicereduktionen vil være relativt få indtægtsbringende ruter sammenlignet med tidligere. Grundet den store omvæltning, er der stor usikkerhed omkring hvordan kunderne vil reagere på ændringerne, hvorfor de budgetterede indtægter er belagt med stor usikkerhed.

Byrådets beslutning om at nedlægge bybuskørslen fra køreplansskiftet K24 er indregnet i budgettet. Hvilket betyder at der i budget 2025 er et fald i køreplantimer på 6.730 timer, der samlet munder ud i en omkostningsnedgang på 3,1 mio. kr.

3.5 Horsens Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 60,6 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en mindredgift på 2,8 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 2,4 mio. kr.

Tabel 3.5 Horsens Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	BF2025 - B2024						
	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	Afvigelse	Heraf indeks
Busdrift							
Indtægter	-17.447	-17.174	-17.174	-17.174	-17.174	273	-374
Operatørudgifter	63.325	58.704	58.704	58.704	58.704	-4.621	2.250
Administration	4.569	4.713	4.713	4.713	4.713	144	187
Billetkontrol	38	37	37	37	37	-1	2
Bus-IT og Øvrige	607	489	1.043	368	368	-118	19
Rejsekort	1.512	1.409	1.382	1.593	1.731	-103	66
Busdrift i alt	52.604	48.178	48.705	48.241	48.379	-4.426	2.150
Flextrafik							
Flexbus	740	1.164	1.164	1.164	1.164	424	25
Flextur	1.552	1.373	1.373	1.373	1.373	-179	23
Handicapkørsel	5.087	5.096	5.096	5.096	5.096	9	100
Kommunalkørsel	2.913	3.528	3.528	3.528	3.528	615	66
Plustur	86	1.045	1.045	1.045	1.045	959	21
NOP	179	-	-	-	-	-179	-
Flextrafik i alt	10.557	12.206	12.206	12.206	12.206	1.649	234
Øvrige							
Tjenestemandspension	243	261	108	108	108	18	4
Øvrige i alt	243	261	108	108	108	18	4
Årets drift	63.404	60.645	61.019	60.555	60.693	-2.759	2.388
Bestillerbidrag	-63.404	-60.645	-61.019	-60.555	-60.693	2.759	

For busdriftens operatørudgifter er der en mindreomkostning på 4,6 mio. kr., hvor størstedelen skyldes en EI-pulje på 3,2 mio. kr. i budget 2024 som ikke er budgetteret i budget 2025. Der er i året en nedgang på 4.721 køreplantimer som forventes at give en besparelse på 3,2 mio. kr., denne bliver dog næsten modsvaret af indeksstigningen på 2,3 mio. kr.

3.6 Ikast-Brande Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 20,6 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en merudgift på 0,7 mio. kr. hvoraf 0,4 mio. kr. skyldes prisfremskrivning.

Table 3.6 Ikast-Brande Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	BF2025 - B2024						
	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	Afvigelse	Heraf indeks
Busdrift							
Operatørudgifter	16.205	16.898	16.898	16.898	16.898	693	318
Bus-IT og Øvrige	52	53	153	33	33	1	2
Rejsekort	119	118	121	155	143	-1	4
Busdrift i alt	17.350	18.105	18.208	18.122	18.110	755	364
Flextrafik							
Flextur	345	363	363	363	363	18	5
Handicapkørsel	2.051	1.992	1.992	1.992	1.992	-59	39
Plustur	43	42	42	42	42	-1	1
NOP	30	-	-	-	-	-30	-
Flextrafik i alt	2.469	2.397	2.397	2.397	2.397	-72	45
Øvrige							
Tjenestemandspension	59	63	27	27	27	4	1
Øvrige i alt	59	63	27	27	27	4	1
Årets drift	19.878	20.565	20.632	20.546	20.534	687	410
Bestillerbidrag	-19.878	-20.565	-20.632	-20.546	-20.534	-687	

3.7 Lemvig Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 9,2 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en mindredgift på 0,8 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 0,2 mio. kr.

Tabel 3.7 Lemvig Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	BF2025 - B2024						
	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	Afvigelse	Heraf indeks
Busdrift							
Operatørudgifter	7.300	6.333	6.333	6.333	6.333	-967	119
Administration	200	193	193	193	193	-7	8
Rejsekort	9	9	9	11	8	-	-
Busdrift i alt	7.509	6.535	6.535	6.537	6.534	-974	127
Flextrafik							
Flexbus	-	93	93	93	93	93	2
Flextur	850	623	623	623	623	-227	11
Handicapkørsel	1.204	1.727	1.727	1.727	1.727	523	30
Kommunalkørsel	161	114	114	114	114	-47	2
Plustur	180	87	87	87	87	-93	2
NOP	31	-	-	-	-	-31	-
Flextrafik i alt	2.426	2.644	2.644	2.644	2.644	218	47
Øvrige							
Tjenestemandspension	31	32	13	13	13	1	0
Øvrige i alt	31	32	13	13	13	1	0
Årets drift	9.966	9.211	9.192	9.194	9.191	-755	174
Bestillerbidrag	-9.966	-9.211	-9.192	-9.194	-9.191	755	

For busdriften vil der være en besparelse på ca. 1,0 mio. kr. hvilket skyldes lukning af rute 488 og dermed en besparelse på 664 køreplantimer.

3.8 Norddjurs Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 40,3 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en merudgift på 1,4 mio. kr. hvoraf 0,9 mio. kr. skyldes prisfremskrivning.

Table 3.8 Norddjurs Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	BF2025 - B2024						
	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	Afvigelse	Heraf indeks
Busdrift							
Indtægter	-2.015	-1.775	-1.775	-1.775	-1.775	240	-25
Operatørudgifter	30.287	30.680	30.680	30.680	30.680	393	665
Administration	1.434	1.521	1.521	1.521	1.521	87	59
Billetkontrol	8	8	8	8	8	-	0
Bus-IT og Øvrige	113	200	307	178	178	87	9
Rejsekort	262	223	224	256	249	-39	9
Busdrift i alt	30.089	30.857	30.965	30.868	30.861	768	716
Flextrafik							
Flexbus	753	688	688	688	688	-65	14
Flextur	1.581	1.716	1.716	1.716	1.716	135	29
Handicapkørsel	2.046	2.262	2.262	2.262	2.262	216	41
Kommunalkørsel	3.909	4.428	4.428	4.428	4.428	519	75
Plustur	247	248	248	248	248	1	5
NOP	182	-	-	-	-	-182	-
Flextrafik i alt	8.718	9.342	9.342	9.342	9.342	624	164
Øvrige							
Letbanesekretariat	47	49	49	49	49	2	2
Tjenestemandspension	57	58	24	24	24	1	1
Øvrige i alt	104	107	73	73	73	3	3
Årets drift	38.911	40.306	40.380	40.283	40.276	1.395	883
Bestillerbidrag	-38.911	-40.306	-40.380	-40.283	-40.276	-1.395	

3.9 Odder Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 12,3 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en merudgift på 0,4 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 0,5 mio. kr.

Table 3.9 Odder Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	BF2025 - B2024						
	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	Afvigelse	Heraf indeks
Busdrift							
Indtægter	-1.790	-2.114	-2.114	-2.114	-2.114	-324	-31
Operatørudgifter	9.929	10.367	10.367	10.367	10.367	438	444
Administration	776	809	809	809	809	33	32
Billetkontrol	8	7	7	7	7	-1	0
Bus-IT og Øvrige	60	58	149	42	42	-2	3
Rejsekort	203	197	199	231	226	-6	8
Busdrift i alt	9.186	9.324	9.417	9.342	9.337	138	456
Flextrafik							
Flexbus	330	340	340	340	340	10	7
Flextur	408	496	496	496	496	88	9
Handicapkørsel	1.846	1.885	1.885	1.885	1.885	39	37
Plustur	28	234	234	234	234	206	5
NOP	46	-	-	-	-	-46	-
Flextrafik i alt	2.658	2.955	2.955	2.955	2.955	297	57
Øvrige							
Letbanesekretariat	47	49	49	49	49	2	2
Tjenestemandspension	26	27	10	10	10	1	0
Øvrige i alt	73	76	59	59	59	3	2
Årets drift	11.917	12.355	12.431	12.356	12.351	438	516
Bestillerbidrag	-11.917	-12.355	-12.431	-12.356	-12.351	-438	

3.10 Randers Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 97 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en mindredgift på 3,7 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 1,9 mio. kr.

Table 3.10 Randers Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	BF2025 - B2024						
	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	Afvigelse	Heraf indeks
Busdrift							
Indtægter	-27.055	-27.582	-27.582	-27.582	-27.582	-527	-640
Operatørudgifter	101.622	97.553	97.553	97.553	97.553	-4.069	1.822
Administration	7.220	7.146	7.146	7.146	7.146	-74	296
Billetkontrol	80	78	78	78	78	-2	4
Bus-IT og Øvrige	1.445	1.490	2.395	1.304	1.304	45	61
Rejsekort	2.964	2.823	2.802	3.167	3.042	-141	99
Busdrift i alt	86.276	81.508	82.392	81.666	81.541	-4.768	1.641
Flextrafik							
Flexbus	398	301	301	301	301	-97	6
Flextur	1.923	772	772	772	772	-1.151	13
Handicapkørsel	7.032	8.723	8.723	8.723	8.723	1.691	171
Kommunalkørsel	4.394	4.804	4.804	4.804	4.804	410	90
Plustur	58	362	362	362	362	304	7
NOP	134	-	-	-	-	-134	-
Flextrafik i alt	13.939	14.962	14.962	14.962	14.962	1.023	288
Øvrige							
Letbanesekretariat	47	49	49	49	49	2	2
Tjenestemandspension	438	470	191	191	191	32	7
Øvrige i alt	485	519	240	240	240	34	9
Årets drift	100.700	96.989	97.594	96.868	96.743	-3.711	1.937
Bestillerbidrag	-100.700	-96.989	-97.594	-96.868	-96.743	3.711	

For busdriftens operatørudgifter vil der være en omkostningsnedgang på 4 mio. kr., dette skyldes primært at rute 4A bliver stærkt beskåret med ca. 9000 køreplantimer.

3.11 Ringkøbing-Skjern Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 32,6 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en merudgift på 1,1 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 0,7 mio. kr.

Tabel 3.11 Ringkøbing-Skjern Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	BF2025 - B2024						
	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	Afvigelse	Heraf indeks
Busdrift							
Indtægter	-3.416	-3.715	-3.715	-3.715	-3.715	-299	-53
Operatørudgifter	26.693	27.176	27.176	27.176	27.176	483	511
Administration	1.611	1.736	1.736	1.736	1.736	125	66
Billetkontrol	15	8	8	8	8	-7	0
Bus-IT og Øvrige	280	259	440	207	207	-21	11
Rejsekort	583	539	521	568	539	-44	19
Busdrift i alt	25.766	26.003	26.166	25.980	25.951	237	554
Flextrafik							
Flexbus	172	129	129	129	129	-43	2
Flextur	1.688	1.533	1.533	1.533	1.533	-155	23
Handicapkørsel	3.428	4.295	4.295	4.295	4.295	867	82
Plustur	200	480	480	480	480	280	9
NOP	81	-	-	-	-	-81	-
Flextrafik i alt	5.569	6.437	6.437	6.437	6.437	868	116
Øvrige							
Tjenestemandspension	107	117	53	53	53	10	2
Øvrige i alt	107	117	53	53	53	10	2
Årets drift	31.442	32.557	32.656	32.470	32.441	1.115	672
Bestillerbidrag	-31.442	-32.557	-32.656	-32.470	-32.441	-1.115	

3.12 Silkeborg Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 55,6 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en merudgift på 4,8 mio. kr. hvoraf 0,5 mio. kr. skyldes prisfremskrivning.

Table 3.12 Silkeborg Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	BF2025 - B2024						
	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	Afvigelse	Heraf indeks
Busdrift							
Indtægter	-18.979	-16.819	-16.819	-16.819	-16.819	2.160	-347
Operatørudgifter	53.195	55.774	55.774	55.774	55.774	2.579	431
Administration	3.879	4.256	4.256	4.256	4.256	377	159
Billettekontrol	57	58	58	58	58	1	3
Bus-IT og Øvrige	726	681	1.228	565	565	-45	29
Rejsekort	1.570	1.413	1.389	1.625	1.813	-157	69
Busdrift i alt	40.448	45.363	45.886	45.459	45.647	4.915	344
Flextrafik							
Flexbus	223	270	270	270	270	47	6
Flextur	1.078	426	426	426	426	-652	5
Handicapkørsel	5.029	6.005	6.005	6.005	6.005	976	118
Kommunalkørsel	3.417	3.126	3.126	3.126	3.126	-292	59
Plustur	191	140	140	140	140	-51	3
NOP	157	-	-	-	-	-157	-
Flextrafik i alt	10.095	9.967	9.967	9.967	9.967	-129	190
Øvrige							
Letbanesekretariat	47	49	49	49	49	2	2
Tjenestemandspension	198	227	137	137	137	29	5
Øvrige i alt	245	276	186	186	186	31	7
Årets drift	50.788	55.605	56.038	55.611	55.799	4.817	541
Bestillerbidrag	-50.788	-55.605	-56.038	-55.611	-55.799	-4.817	

På busdriften ender vi med en stigning i udgifterne på 2,6 mio. kr. Det skyldes en stigning i køreplantimer på eksisterende ruter, men også oprettelsen af ny rute 12 SI, samlet en stigning på 3.257 timer. Derudover er der en stigning i indekseffekten.

3.13 Skanderborg Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 31,5 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en mindredgift på 1,3 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 0,9 mio. kr.

Tabel 3.13 Skanderborg Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	BF2025 - B2024						
	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	Afvigelse	Heraf indeks
Busdrift							
Indtægter	-7.552	-7.528	-7.528	-7.528	-7.528	24	-109
Operatørdgifter	29.497	29.195	29.195	29.195	29.195	-302	726
Administration	1.681	1.784	1.784	1.784	1.784	103	69
Billetkontrol	10	13	13	13	13	3	1
Bus-IT og Øvrige	143	132	291	102	102	-11	5
Rejsekort	632	624	618	687	672	-8	23
Busdrift i alt	24.411	24.220	24.373	24.253	24.238	-191	714
Flextrafik							
Flexbus	1.419	1.455	1.455	1.455	1.455	36	31
Flextur	3.336	2.185	2.185	2.185	2.185	-1.151	36
Handicapkørsel	2.934	3.011	3.011	3.011	3.011	77	59
Kommunalkørsel	128	24	24	24	24	-104	0
Plustur	368	532	532	532	532	164	11
NOP	104	-	-	-	-	-104	-
Flextrafik i alt	8.289	7.207	7.207	7.207	7.207	-1.082	138
Øvrige							
Letbanesekretariat	47	49	49	49	49	2	2
Tjenestemandspension	60	65	39	39	39	5	1
Øvrige i alt	107	114	88	88	88	7	3
Årets drift	32.807	31.541	31.668	31.548	31.533	-1.266	855
Bestillerbidrag	-32.807	-31.541	-31.668	-31.548	-31.533	1.266	

3.14 Skive Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 50,6 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en merudgift på 0,4 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 1 mio. kr.

Table 3.14 Skive Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	BF2025 - B2024						
	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	Afvigelse	Heraf indeks
Busdrift							
Indtægter	-6.549	-6.384	-6.384	-6.384	-6.384	165	-107
Operatørudgifter	32.084	27.860	27.860	27.860	27.860	-4.224	502
Administration	2.444	2.390	2.390	2.390	2.390	-54	100
Billettekontrol	28	35	35	35	35	7	1
Bus-IT og Øvrige	299	240	550	173	173	-59	9
Rejsekort	913	851	841	957	909	-62	29
Busdrift i alt	29.219	24.992	25.292	25.031	24.983	-4.227	534
Flextrafik							
Flexbus	166	83	83	83	83	-83	2
Flextur	183	261	261	261	261	78	4
Handicapkørsel	3.644	3.170	3.170	3.170	3.170	-474	65
Kommunalkørsel	16.688	21.759	21.759	21.759	21.759	5.071	409
Plustur	15	188	188	188	188	173	4
NOP	117	-	-	-	-	-117	-
Flextrafik i alt	20.813	25.461	25.461	25.461	25.461	4.648	483
Øvrige							
Tjenestemandspension	154	167	71	71	71	13	3
Øvrige i alt	154	167	71	71	71	13	3
Årets drift	50.186	50.620	50.824	50.563	50.515	434	1.020
Bestillerbidrag	-50.186	-50.620	-50.824	-50.563	-50.515	-434	

På busdriften er der et fald i omkostningerne, dette skyldes fald i køreplantimer på 3.213 timer samt færre busafhængige omkostninger.

I maj 2022 blev der indgået nye aftaler med vognmænd til Special kørsel med børn, som blev meget dyrere end tidligere. De tilbudte timepriser for kørslen med Special kørsel afspejler den samfundsmæssige udvikling på tidspunktet for udbuddet (maj 2022), hvor stor usikkerhed i stigende inflation og stigende brændstofpriser gjorde at tilbudsgiverne har taget højde for det ved at øge deres tilbudte timepriser markant. Dette i kombination med forventning om større aktivitet på Special kørsel, medfører en forventet merudgift på den kommunale kørsel i budget 2025 i forhold til budget 2025.

3.15 Struer Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 10,9 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en merudgift på 1,1 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 0,4 mio. kr.

Tabel 3.15 Struer Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	BF2025 - B2024						
	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	Afvigelse	Heraf indeks
Busdrift							
Operatørudgifter	7.251	7.524	7.524	7.524	7.524	273	351
Administration	441	473	473	473	473	32	18
Bus-IT og Øvrige	43	38	102	24	24	-5	1
Rejsekort	27	26	61	118	105	-1	-
Busdrift i alt	7.762	8.061	8.160	8.139	8.126	299	370
Flextrafik							
Flextur	471	680	680	680	680	209	12
Handicapkørsel	1.519	2.138	2.138	2.138	2.138	619	40
NOP	17	-	-	-	-	-17	-
Flextrafik i alt	2.007	2.818	2.818	2.818	2.818	811	52
Øvrige							
Tjenestemandspension	42	46	19	19	19	4	1
Øvrige i alt	42	46	19	19	19	4	1
Årets drift	9.811	10.925	10.997	10.976	10.963	1.114	423
Bestillerbidrag	-9.811	-10.925	-10.997	-10.976	-10.963	-1.114	

3.16 Syddjurs Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 31,9 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en mindredgift på 0,1 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 0,6 mio. kr.

Table 3.16 Syddjurs Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	BF2025 - B2024						
	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	Afvigelse	Heraf indeks
Busdrift							
Indtægter	-3.480	-3.352	-3.352	-3.352	-3.352	128	-55
Operatørudgifter	24.764	24.938	24.938	24.938	24.938	174	469
Administration	1.448	1.540	1.540	1.540	1.540	92	59
Billetkontrol	9	10	10	10	10	1	0
Bus-IT og Øvrige	132	116	286	82	82	-16	5
Rejsekort	509	407	409	471	457	-102	15
Busdrift i alt	23.382	23.659	23.831	23.689	23.675	277	493
Flextrafik							
Flexbus	457	502	502	502	502	45	10
Flextur	3.175	2.972	2.972	2.972	2.972	-203	48
Handicapkørsel	2.571	1.888	1.888	1.888	1.888	-683	41
Kommunalkørsel	2.039	2.300	2.300	2.300	2.300	261	43
Plustur	214	514	514	514	514	300	10
NOP	132	-	-	-	-	-132	-
Flextrafik i alt	8.588	8.176	8.176	8.176	8.176	-412	152
Øvrige							
Letbanesekretariat	47	49	49	49	49	2	2
Tjenestemandspension	49	53	31	31	31	4	1
Øvrige i alt	96	102	80	80	80	6	3
Årets drift	32.066	31.937	32.087	31.945	31.931	-129	648
Bestillerbidrag	-32.066	-31.937	-32.087	-31.945	-31.931	129	

3.17 Viborg Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 54,6 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en mindredgift på 0,4 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 2,5 mio. kr.

Table 3.17 Viborg Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	BF2025 - B2024						
	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	Afvigelse	Heraf indeks
Busdrift							
Indtægter	-13.023	-11.882	-11.882	-11.882	-11.882	1.141	-237
Operatørdgifter	51.465	48.835	48.835	48.835	48.835	-2.630	2.277
Administration	3.991	3.734	3.734	3.734	3.734	-257	164
Billetkontrol	53	57	57	57	57	4	3
Bus-IT og Øvrige	1.132	1.163	1.635	1.041	1.041	31	47
Rejsekort	1.798	1.649	1.603	1.760	1.674	-149	57
NT/Sydtrafik-samarbejde	225	225	225	225	225	-	-
Busdrift i alt	45.641	43.781	44.207	43.770	43.684	-1.860	2.310
Flextrafik							
Flexbus	243	534	534	534	534	291	11
Flextur	396	657	657	657	657	261	9
Handicapkørsel	8.094	8.980	8.980	8.980	8.980	886	169
Kommunalkørsel	176	37	37	37	37	-139	1
Plustur	43	301	301	301	301	258	6
NOP	74	-	-	-	-	-74	-
Flextrafik i alt	9.026	10.509	10.509	10.509	10.509	1.483	197
Øvrige							
Tjenestemandspension	255	278	123	123	123	23	5
Øvrige i alt	255	278	123	123	123	23	5
Årets drift	54.922	54.568	54.839	54.402	54.316	-354	2.511
Bestillerbidrag	-54.922	-54.568	-54.839	-54.402	-54.316	354	

For busdriften er der et fald i omkostningerne, det skyldes at der er en nedgang i køreplantimerne på 8.720 timer, hvor halvdelen af timerne kommer fra nedlæggelsen af ruterne 4VI og 5VI. De resterende timer er spredt ud over de resterende ruter.

3.18 Aarhus Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 441 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en merudgift på 18,1 mio. kr. hvoraf 10 mio. kr. skyldes prisfremskrivning.

Tabel 3.18 Aarhus Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	BF2025 - B2024						Heraf indeks
	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	Afvigelse	
Busdrift							
Indtægter	-299.072	-314.610	-314.610	-314.610	-314.610	-15.538	-7.901
Operatørudgifter	548.184	561.819	561.819	561.819	561.819	13.635	10.917
Administration	33.347	37.388	37.388	37.388	37.388	4.041	1.367
Billetkontrol	836	1.021	1.021	1.021	1.021	185	537
Bus-IT og Øvrige	7.890	7.846	13.743	7.343	7.343	-44	322
Rejsekort	19.850	21.445	22.001	24.936	24.675	1.595	800
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel	-35.000	-35.000	-35.000	-35.000	-35.000	-	-
Busdrift i alt	276.035	279.909	286.362	282.897	282.636	3.874	6.041
Flextrafik							
Flexbus	241	220	220	220	220	-21	5
Flextur	1.217	1.259	1.259	1.259	1.259	42	20
Handicapkørsel	29.672	35.004	35.004	35.004	35.004	5.332	693
Kommunalkørsel	6.234	7.010	7.010	7.010	7.010	776	132
Plustur	129	58	58	58	58	-71	1
NOP	488	-	-	-	-	-488	-
Flextrafik i alt	37.981	43.551	43.551	43.551	43.551	5.570	851
Letbanedrift							
Indtægter	-45.271	-48.302	-48.302	-48.302	-48.302	-3.031	-1.198
Operatørudgifter	143.504	154.793	156.014	157.265	159.144	11.289	3.982
Administration	2.688	2.879	2.879	2.879	2.879	191	110
Letbanesekretariat	257	268	268	268	268	11	10
Billetkontrol	472	-27	-27	-27	-27	-499	51
Rejsekort	3.355	3.275	3.181	2.163	2.146	-81	134
Øvrige driftsudgifter	1.798	2.400	2.400	2.400	2.400	602	-
Letbanedrift i alt	106.803	115.286	116.413	116.646	118.508	8.483	3.089
Øvrige							
Tjenestemandspension	2.044	2.208	913	913	913	164	33
Øvrige i alt	2.044	2.208	913	913	913	164	33
Årets drift	422.863	440.953	447.238	444.007	445.608	18.090	10.013
Bestillerbidrag	-422.863	-440.953	-447.238	-444.007	-445.608	-18.090	

På busdriften er der en stigning i omkostningerne på 13,6 mio. kr., hvilket primært skyldes indeksstigning men også en stigning i køreplantimer på 3.143 timer.

Trafikselskabet opskrives budget 2025 med 0,8 mio. kr. vedrørende husleje på Aarhus Rutebilstation.

3.19 Region Midtjylland

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 650,7 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en merudgift på 14,9 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 13,7 mio. kr.

Tabel 3.19 Region Midtjylland, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	BF2025 - B2024						
	B2024	BF2025	BO2026	BO2027	BO2028	Afvigelse	Heraf indeks
Busdrift							
Indtægter	-292.878	-296.513	-296.513	-296.513	-296.513	-3.635	-6.746
Operatørudgifter	438.653	438.600	438.600	438.600	438.600	-53	10.730
Administration	35.626	36.712	36.712	36.712	36.712	1.086	1.465
Billetkontrol	7	492	492	492	492	485	78
Bus-IT og Øvrige	6.412	6.291	11.666	5.326	5.326	-121	258
Rejsekort	21.100	21.796	21.663	24.306	23.639	696	838
NT/Sydtrafik-samarbejde	19.772	19.399	19.399	19.399	19.399	-373	-
Busdrift i alt	228.692	226.777	232.019	228.322	227.655	-1.915	6.623
Flextrafik							
Flexbus	10	-	-	-	-	-10	-
Siddende patientbefordring	188.530	197.973	197.973	197.973	197.973	9.443	3.712
NOP	1.919	-	-	-	-	-1.919	-
Flextrafik i alt	190.459	197.973	197.973	197.973	197.973	7.514	3.712
Letbanedrift							
Indtægter	-45.271	-48.302	-48.302	-48.302	-48.302	-3.031	-1.198
Operatørudgifter	177.198	187.430	188.610	189.819	191.636	10.232	3.982
Administration	2.688	2.879	2.879	2.879	2.879	191	110
Letbanesekretariat	467	486	486	486	486	19	18
Billetkontrol	472	-27	-27	-27	-27	-499	51
Rejsekort	3.355	3.276	3.181	2.162	2.147	-80	134
Øvrige driftsudgifter	1.798	2.400	2.400	2.400	2.400	602	-
Letbanedrift i alt	140.707	148.142	149.227	149.417	151.219	7.435	3.097
Togdrift							
Indtægter	-20.896	-22.638	-22.638	-22.638	-22.638	-1.742	-588
Operatørudgifter	75.225	78.141	78.541	78.541	78.541	2.916	761
Administration	1.135	973	973	973	973	-162	47
Billetkontrol	-280	-212	-212	-212	-212	68	47
Rejsekort	1.333	1.788	2.730	1.244	1.108	455	-
Investeringstilskud	15.919	16.007	18.307	18.307	18.307	88	-
Øvrige driftsudgifter	700	700	700	700	700	-	-
Togdrift i alt	73.136	74.759	78.401	76.915	76.779	1.623	266
Øvrige							
Tjenestemandspension	2.777	3.052	1.238	1.238	1.238	275	46
Øvrige i alt	2.777	3.052	1.238	1.238	1.238	275	46
Årets drift	635.771	650.703	658.858	653.865	654.864	14.932	13.743
Bestillerbidrag	-635.771	-650.703	-658.858	-653.865	-654.864	-14.932	

For busdriftens operatørudgifter er der et lille fald i omkostningerne, hvilket skyldes en EL pulje på 5,6 mio. kr. i budget 2024 som ikke er budgetteret i 2025. I budget 2025 er der en stigning i køreplantimer på 3.507 timer svarende til en forventet omkostning på 2,2 mio. kr.

Der er, som følge af priser i vognmandsudbud samt indeksfremskrivning, en stigning i vognmandsbetalingen på Siddende Patientbefordring i forhold til budget 2024.

Der er på nuværende tidspunkt varslet mulige besparelser for 27 mio. kr. som ikke er indregnet i budget 2025 for den Siddende Patientbefordring.

I Trafikselskabet opskrives budget 2025 med 0,5 mio. kr. vedrørende husleje på Aarhus Rutebilstation for 2024. Herudover er udgifter til Aarhus Rutebilstation opskrevet med huslejeudgiften i 2025.

Bilag 1 - Nøgletal vedr. harmoniseringen 26. juni 2023 til 30. april 2024

Tablet 1a: Flexitur - Udvikling i antal flexiture til enten 7 eller 3 kr. pr. km fra 26. juni 2023 tom. 30. april 2024 sammenholdt med samme periode året før:

Bestiller	Antal ture	Udvikling siden sidste år
Favrskov	8.335	-7 %
Hedensted	11.548	-14 %
Herning	1.684	
Holstebro	1.742	9 %
Horsens	6.684	9 %
Ikast-Brande	3.630	19 %
Lemvig	2.604	-44 %
Norddjurs	7.744	-17 %
Odder	2.575	65 %
Randers	3.810	-42 %
Ringkøbing-Skjern	8.098	1 %
Silkeborg	3.373	-46 %
Skanderborg	14.535	-12 %
Skive	1.615	35 %
Struer	2.529	30 %
Syddjurs	12.833	2 %
Viborg	3.458	24 %
Aarhus	6.366	6 %
Total	103.163	-7 %

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

23. maj 2024

Journalnr.:
9.9.4-11422-2020

Kontaktperson:
Christina Nysten Justesen

E-mail:
CNJ@Midttrafik.dk

Tabel 1b: Flexitur - Udvikling i antal flexiture til 15 kr. pr. km fra 26. juni 2023 tom. 30. april 2024:

Kommune (fra)	Antal ture	Udvikling siden sidste år
Favrskov	470	
Hedensted	481	23.950 %
Herning	1.499	1 %
Holstebro	1.143	6 %
Horsens	2.783	13 %
Ikast-Brande	242	
Lemvig	750	269 %
Norddjurs	1.484	1.369 %
Odder	683	-19 %
Randers	3.861	77 %
Ringkøbing-Skjern	425	
Silkeborg	2.948	179 %
Skanderborg	639	63.800 %
Skive	765	-28 %
Struer	107	
Syddjurs	448	127 %
Viborg	3.401	56 %
Aarhus	7.530	19 %
	29.659	55 %

Tabel 2: Flextur - Antal ture til/fra knudepunkter fra 26. juni 2023 tom. 30. april 2024:

Bestiller	Samlet fra/til knudepunkt
Favrskov	1.495
Hedensted	3.491
Herning	660
Holstebro	787
Horsens	4.350
Ikast-Brande	43
Lemvig	1.988
Norddjurs	3.406
Odder	2.260
Randers	2.554
Ringkøbing-Skjern	36
Silkeborg	215
Skanderborg	5.433
Skive	714
Struer	825
Syddjurs	4.223
Viborg	785
Aarhus	2.271
Total	35.536

Tabel 3: Flextur – Udvikling i antal flexture over kommunegrænser til enten 7 eller 3 kr. pr. km fra 26. juni 2023 tom. 30. april 2024 sammenholdt med samme periode året før:

Bestiller	Antal ture	Udvikling siden sidste år
Favrskov	944	26 %
Hedensted	3.323	-6 %
Herning	272	
Holstebro	482	61 %
Horsens	2.646	20 %
Ikast-Brande	354	-8 %
Lemvig	481	40 %
Norddjurs	1.043	87 %
Odder	449	70 %
Randers	519	1.822 %
Ringkøbing-Skjern	561	-3 %
Silkeborg	1.133	33 %
Skanderborg	1.794	-11 %
Skive	133	-4 %
Struer	696	70 %
Syddjurs	1.334	77 %
Viborg	462	-2 %
Aarhus	1.184	118.300 %
Total	17.810	31 %

Note: Randers og Aarhus kommuner havde ikke pris aftaler før harmoniseringen og derfor var taksten 14 kr. pr. km.

Tabel 4: Flexitur – Udvikling i kommunernes økonomi til flexitur fra 26. juni 2023 tom. 30. april 2024 sammenholdt med samme periode året før:

Bestiller	Nettoomkostning	Udvikling siden sidste år	Bestillerudgift i alt	Udvikling siden sidste år
Favrskov	518.400	-14 %	779.900	-10 %
Hedensted	1.058.900	-16 %	1.421.300	-14 %
Herning	155.300		208.300	
Holstebro	264.100	32 %	318.700	29 %
Horsens	755.200	8 %	965.100	10 %
Ikast-Brande	180.300	42 %	294.100	36 %
Lemvig	407.900	-35 %	489.400	-36 %
Norddjurs	806.100	18 %	1.049.100	10 %
Odder	295.100	87 %	375.900	84 %
Randers	422.400	-46 %	542.000	-45 %
Ringkøbing-Skjern	816.100	32 %	1.070.200	26 %
Silkeborg	271.300	-50 %	376.900	-48 %
Skanderborg	1.177.500	-18 %	1.633.400	-15 %
Skive	176.600	112 %	227.300	92 %
Struer	384.000	105 %	463.400	90 %
Syddjurs	1.451.800	-14 %	1.854.600	-10 %
Viborg	313.500	92 %	422.300	72 %
Aarhus	615.800	22 %	815.500	20 %
Total	10.070.500	-3 %	13.307.600	-2 %

Tabel 5: Flexstur - Kommunernes økonomi på ture til/fra knudepunkter fra 26. juni 2023 tom. 30. april 2024:

Bestiller	Nettoomkostning	Bestillerudgift i alt
Favrskov	183.200	230.300
Hedensted	495.000	605.100
Herning	78.700	99.400
Holstebro	159.600	184.400
Horsens	610.500	747.100
Ikast-Brande	7.400	8.800
Lemvig	347.800	410.100
Norddjurs	418.300	525.400
Odder	266.500	337.500
Randers	356.200	436.600
Ringkøbing-Skjern	6.400	7.500
Silkeborg	33.700	40.400
Skanderborg	654.400	825.300
Skive	102.100	124.600
Struer	206.200	232.100
Syddjurs	723.700	856.700
Viborg	167.000	191.800
Aarhus	400.800	472.200
Total	5.217.500	6.335.100

Tabel 6: Plustur – Antal ture fra 26. juni 2023 tom. 30. april 2024:

Bestiller	Antal ture
Favrskov	1.094
Hedensted	1.151
Herning	808
Holstebro	704
Horsens	3.987
Ikast-Brande	272
Lemvig	489
Norddjurs	1.100
Odder	1.048
Randers	1.067
Ringkøbing-Skjern	1.079
Silkeborg	613
Skanderborg	2.571
Skive	679
Struer	5
Syddjurs	1.730
Viborg	866
Aarhus	279
Total	19.542

Note: Udviklingen ift. samme periode sidste år er ikke medtaget på plustur, da ordningen kun eksisterede i fem kommuner før harmoniseringen.

Tabel 7: Plustur - Kommunernes økonomi fra 26. juni 2023 tom. 30. april 2024:

Bestiller	Nettoomkostning	Bestillerudgift i alt
Favrskov	108.600	143.000
Hedensted	175.000	211.500
Herning	95.400	121.100
Holstebro	92.200	114.300
Horsens	536.700	662.500
Ikast-Brande	34.400	43.000
Lemvig	81.200	96.500
Norddjurs	157.500	192.000
Odder	128.200	161.200
Randers	122.300	156.000
Ringkøbing-Skjern	189.600	223.600
Silkeborg	64.200	83.500
Skanderborg	314.800	395.600
Skive	116.600	137.900
Struer	1.100	1.300
Syddjurs	264.300	318.600
Viborg	103.700	131.000
Aarhus	28.100	36.800
Total	2.613.800	3.229.300

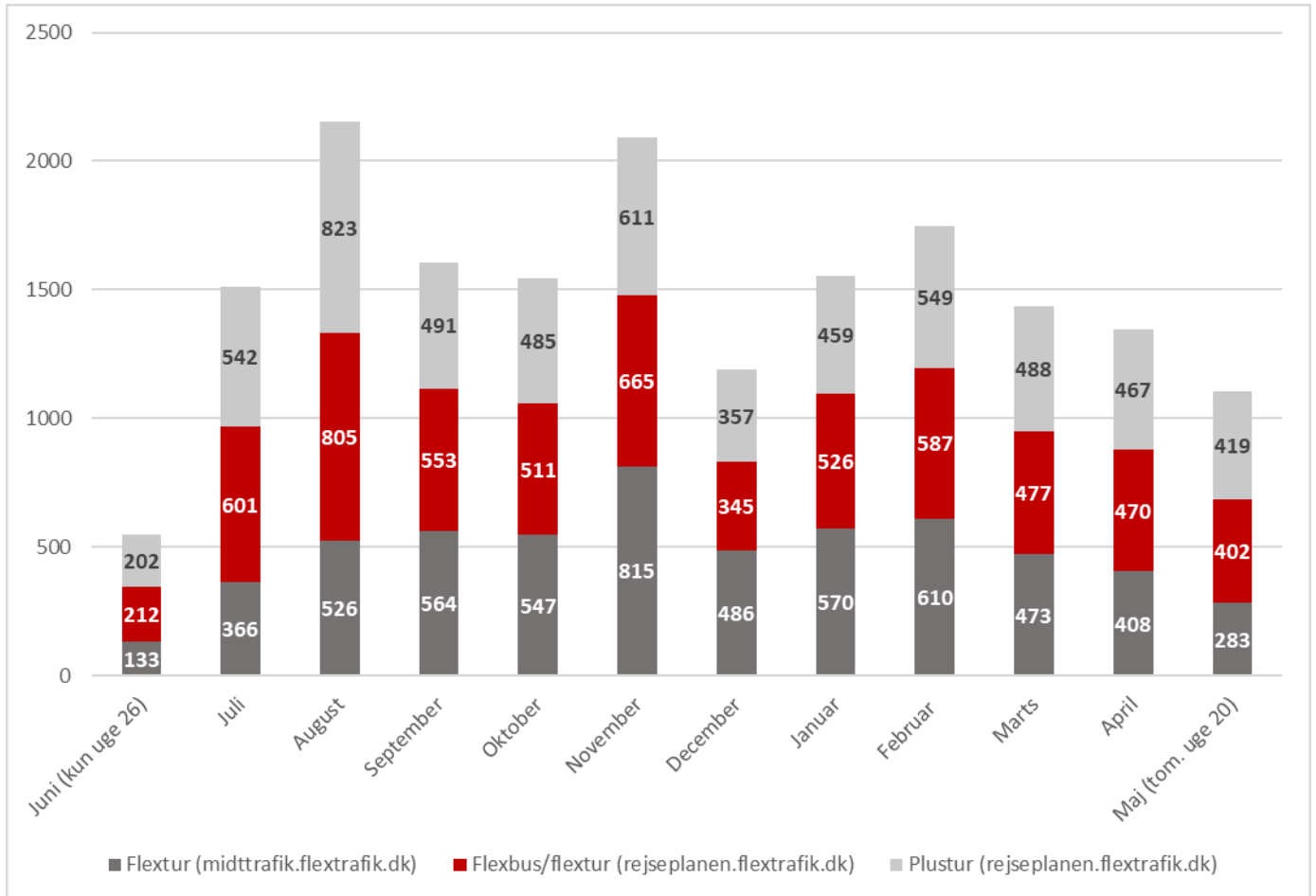
Note: Udviklingen ift. samme periode sidste år er ikke medtaget på plustur, da ordningen kun eksisterede i fem kommuner før harmoniseringen.

Tabel 8: Flexstur - Fordelingen af bestillingskanalerne for flexsture til enten 7 eller 3 kr. pr. km fra 26. juni 2023 tom. 30. april 2024 og udviklingen heraf sammenholdt med samme periode sidste år:

Bestillingsplatform Bestiller	Rejseplanen			Selvbetjeningen		Telefonbestilling	
	Antal ture	Antal ture	Udvikling siden sidste år	Antal ture	Udvikling siden sidste år	Antal ture	Udvikling siden sidste år
Favrskov	451	2.529	-33 %	5.355	4 %		
Hedensted	442	3.091	-34 %	8.015	-9 %		
Herning	408	255		1.021			
Holstebro	76	499	11 %	1.167	1 %		
Horsens	390	2.244	-23 %	4.050	25 %		
Ikast-Brande	201	924	54 %	2.505	2 %		
Lemvig	118	724	-62 %	1.762	-35 %		
Norddjurs	789	1.906	-40 %	5.049	-17 %		
Odder	229	900	24 %	1.446	73 %		
Randers	150	1.336	-54 %	2.324	-36 %		
Ringkøbing-Skjern	744	2.590	-11 %	4.764	-7 %		
Silkeborg	303	811	-53 %	2.259	-50 %		
Skanderborg	1.096	6.394	-22 %	7.045	-15 %		
Skive	147	362	24 %	1.106	23 %		
Struer	126	954	1 %	1.449	44 %		
Syddjurs	1.784	3.522	-32 %	7.527	2 %		
Viborg	344	606	-26 %	2.508	27 %		
Aarhus	373	2.063	-19 %	3.930	14 %		
Total	8.171	31.710	-28 %	63.282	-5 %		

Note: Udviklingen for flexsture bestilt via Rejseplanen er ikke medtaget, da dette ikke var en mulighed på daværende tidspunkt.

Tabel 9: Graf over antal nye kunder, der er blevet oprettet til at bestille online fordelt på portal og kørselstype pr. måned fra juni 2023 (kun uge 26, hvor harmoniseringen trådte i kraft) tom. uge 20 i maj 2024



Kommissorium for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

2. maj 2023

Formål

Der nedsættes et ekspertudvalg, der skal afdække mobilitetsbehov i både yderområder og i større byer samt belyse, hvordan nye kollektive transportløsninger kan understøtte mobiliteten i hele landet. Ekspertudvalget skal bl.a. give anbefalinger til takststrukturer, der kan understøtte brugen af kollektiv transport. Endeligt skal ekspertudvalget komme med anbefalinger til en hensigtsmæssig organisering af den lokale kollektive transportsektor, der sikrer en sammenhæng mellem lokale mobilitetsbehov og beslutningsansvar.

Baggrund

Mobilitet har stor betydning for hverdagslivet uanset, hvor i landet man er bosat.

Den teknologiske udvikling har i en årrække været en væsentlig drivkraft bag fremgangen i den individuelle transport. Navnlige er biler blevet både mere effektive, billigere og sikre. I samme periode har den kollektive transport oplevet udfordringer, senest som en konsekvens af COVID-19 og stigende energipriser.

Risikoen er en negativ spiral, hvor faldende passagertal fører til forringelser af servicen, hvilket vil gøre de kollektive transporttilbud mindre relevante og attraktive.

Der er brug for at se på, hvordan den kollektive transport kan indrettes og tilrettelægges, så den kan løfte danskernes behov. Både fordi der fortsat skal være mobilitetstilbud for dem, der ikke har en bil, og fordi den kollektive transport skal bidrage til den grønne omstilling.

Det er imidlertid ikke givet, at mobilitetsbehovene i alle områder og situationer skal håndteres med de samme, traditionelle løsninger.

Det fremgår af regeringsgrundlaget, at:

”Regeringen ønsker et Danmark i geografisk balance. [...] Det kræver også en stærk infrastruktur, der binder Danmark og danskernes hverdag sammen. Og der skal være gode muligheder for, at den enkelte dansker kan bo og arbejde i alle dele af landet. Regeringen vil tage initiativer, der bekæmper støj og trængsel og gør den offentlige transport mere attraktiv.

[...] Regeringen har besluttet at der skal nedsættes et ekspertudvalg, som skal komme med anbefalinger til en ny struktur for busbetjening i Danmark, som skal understøtte dækningen for både byer og yderområder. Ekspertudvalget skal også se på den nuværende organisering med trafikelskaber ejet af kommuner og regioner. Regeringen vil konkret tage initiativ til at understøtte, at flere unge med langt til uddannelse kan få billigere adgang til offentlig transport.”

Rammerne for ekspertudvalgets arbejde

Ekspertudvalget skal give inspiration til nye transportløsninger, som kan variere på tværs af geografi. Ekspertudvalget skal give anbefalinger til en ny struktur for kollektiv transport og modeller for en takststruktur. Ekspertudvalget skal endvidere for så vidt angår de regionale trafikselskaber give anbefalinger til en hensigtsmæssig organisering af den kollektive transportsektor. Ekspertudvalgets arbejde opdeles i følgende tre faser:

1. Kortlægning af borgernes transportbehov og udvikling af katalog over nye kollektive mobilitetstilbud til forskellige geografier.
2. Afdækning af økonomien for trafikselskaberne samt afdækning af mulige modeller for en ny takststruktur.
3. Anbefalinger til en ny struktur for lokal kollektiv transport samt for organisering af den lokale kollektive transport.

1. Kortlægning af borgernes transportbehov og mulige kollektive mobilitetstilbud til forskellige geografier

Selvom Danmark er et lille land, skal der være gode forbindelser mellem forskellige geografier samt mellem byer og landdistrikter.

Borgernes mobilitetsbehov skal i fokus - frem for ”one size fits all”. Behovene er ikke ens i Sønderjylland som i Storkøbenhavn.

Ekspertudvalget skal kortlægge de trafikale behov, som borgerne har i de forskellige geografier: Landdistrikter og småøer, mindre og mellemstore byer samt store byer (Aarhus, Odense, Aalborg) og hovedstadsområdet. Der afdækkes transportløsninger, som passer til de stedsspecifikke rammer, behov og turformål.

Udvalget skal undersøge, hvordan nye og/eller alternative transportløsninger kan bidrage til at opfylde borgernes mobilitetsbehov i samspil med eller som erstatning for mere traditionelle kollektive transporttilbud. Udvalget skal i den forbindelse tage fremtidstendenser i transportsektoren med i betragtning.

Udvalget skal udarbejde et katalog over transportløsninger, som er hensigtsmæssige i forskellige geografiske områder (landdistrikter og småøer, mindre og mellemstore byer samt store byer (Aarhus, Odense, Aalborg) og hovedstadsområdet).

Ekspertudvalget skal i videst muligt omfang afdække driftsudgifter ved de forskellige transportløsninger. Kataloget over transportløsninger skal således have fokus på en effektiv drift og mulighed for synergier mellem transportløsningerne.

Afdækningen af mulige transportløsninger skal ses uafhængigt af nuværende organisering og finansiering.

2. Afdækning af økonomien for trafikselskaberne samt afdækning af mulige modeller for en ny takststruktur

Udvalget skal efterfølgende afdække den nuværende økonomi i den lokale kollektive transport, herunder takststrukturer.

Med udgangspunkt i de eksisterende transportløsninger og under hensyntagen til de transportløsninger, som indeholdes i kataloget udarbejdet i første fase, skal udvalget afdække mulige modeller for, hvordan takststrukturen kan indrettes med henblik på at få flest muligt til at vælge kollektive transporttilbud. I den forbindelse skal der afdækkes mulige produkter for unge.

Trafikvirksomhederne er i gang med en harmonisering af taksterne, som sigter mod, at prisforskellen mellem enkeltbilletter og rejsekort fjernes parallelt med, at der lanceres flere digitale billetprodukter og services.

Prisstrukturen i modellerne for mulige takststrukturer skal være gennemskuelig og enkel, og det skal være enkelt at købe billet, således at den kollektive mobilitet er enkel at forstå og anvende. Prisstrukturen skal skabe incitament for, at den kollektive transport er et attraktivt alternativ, og at kapaciteten i den kollektive transport udnyttes så effektivt som muligt. Arbejdet understøttes af modelberegninger, herunder med samfundsøkonomiske beregninger, i det omfang det er muligt.

Takststrukturen skal understøtte økonomien i trafikvirksomhederne, og der skal præsenteres modeller, som ikke forudsætter øget offentligt tilskud.

Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 har tidligere besluttet at nedsætte et grønt takstudvalg. Resultatet af denne delopgave skal derfor afreporteres til forligskredsen.

3. Anbefalinger til en ny struktur for lokal kollektiv transport samt for organisering af den lokale kollektive transport

Med udgangspunkt i de første to faser skal ekspertudvalget komme med anbefalinger til en ny struktur for den lokale kollektive transport i Danmark, som skal understøtte dækningen for de forskellige geografier, herunder fx forslag til transportløsninger og indretningen af taksterne.

Udvalget skal endvidere se på organiseringen af den kollektive transportsektor for så vidt angår de regionale trafikselskaber og give anbefalinger til organiseringsmodeller, som kan understøtte, at den kollektive transport også i fremtiden vil udvikle sig i takt med borgernes mobilitetsbehov. Organiseringen skal kunne håndtere nye transportløsninger og nye takstsystemer i henhold til fase 1 og 2.

Udvalget skal med sine anbefalinger tage højde for, at der skal være sammenhæng mellem lokal viden om efterspørgsel og mobilitetsbehov, løsningsrum og beslutningsansvar. Samtidig skal de lokale beslutninger træffes med blik for den statslige skinnebårne transport, som udgør ryggraden i den nationale kollektive transport.

Arbejdet med anbefalinger til en ny organisering skal tage højde for Sundhedsstrukturkommissionens arbejde, der afreporteres foråret 2024.

I forbindelse med anbefalingerne skal udvalget overveje de lovgivningsmæssige rammebetingelser for trafikselskaberne, herunder give anbefalinger til eventuelle justeringer.

De samlede anbefalinger skal kunne realiseres inden for de eksisterende økonomiske rammer.

Tidsplan og sammensætning af udvalget

Ekspertudvalget skal ved afslutningen af de to første faser aflevere en delrapport til Transportministeriet, som offentliggøres, og det samlede arbejde offentliggøres slutteligt i én samlet rapport.

Arbejdet afsluttes ved udgangen af 2024.

Ekspertudvalget består af en formand og otte medlemmer med bred faglig indsigt i lokal kollektiv mobilitet, transport- og samfundsøkonomiske forhold og strategisk planlægning. Udvalget sekretariatsbetjenes af Transportministeriet med faglig bistand fra ministeriets styrelser.

Interessentgrupper tilknyttes ekspertudvalget til at give sparring og bidrage med fx stedspecifik eller faglig viden til de enkelte opgaver. Interessentgrupperne skal både bestå af repræsentanter fra civilsamfundet, brancherepræsentanter og fageksperter. Derudover skal udvalget inddrage erfaringer fra andre lande samt relevante borgerforslag.

Der nedsættes desuden en følgegruppe bestående af repræsentanter fra Transportministeriet (formand), Finansministeriet og Indenrigs- og Sundhedsministeriet, der løbende følger udvalgsarbejdet.

Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

- Afrapportering af fase 1

Med Helga Theil Thomsen,
formand for ekspertudvalget

4. Juni 2024

EKSPERTUDVALG
om kollektiv mobilitet
i hele Danmark



FASE 1

”Kortlægning af borgernes transportbehov og udvikling af katalog over nye kollektive mobilitetstilbud til forskellige geografier.”

- Kommissorium for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

AGENDA

1

Introduktion

2

Fund i kortlægningen

3

**Katalog over nye
mobilitetstilbud**

4

Det videre arbejde

INTRODUKTION



EKSPERTUDVALG OM KOLLEKTIV MOBILITET I HELE DANMARK



Mogens Fosgerau
*professor ved Økonomisk Institut,
Københavns Universitet*

Alexander Høst Frederiksen
*VP of Commercial Development og medstifter,
Donkey Republic*

Maria Wass-Danielsen
*partner og seniorrådgiver,
Urban Creators*

Eskil Thuesen
*ressourcedirektør,
Movia*

Liselotte Lyngsø
*fremtidsforsker og stifter,
Future Navigator*

Nicolai Bernt Sørensen
*kommerciel direktør,
Nordjyllands Trafikselskab*

Ditte Bendix Langg,
*seniorspecialist,
NIRAS*

Helga Theil Thomsen (formand)
*fhv. trafik- og plandirektør,
Vejdirektoratet (2007-2023)*

Carsten Hyldborg Jensen
*konsulent,
fhv. direktør i FynBus (2008-2022)*

KOMMISSORIE

Ekspertudvalget skal (uddrag fra kommissoriet):

- ”give inspiration til nye transportløsninger, som kan variere på tværs af geografi.”
 - ”give anbefalinger til en ny struktur for kollektiv transport og modeller for en takststruktur.”
 - ”for så vidt angår de regionale trafikselskaber give anbefalinger til en hensigtsmæssig organisering af den kollektive transportsektor.”
- Ekspertudvalgets arbejde er opdelt i tre faser.
 - Fase 1 og 2 afsluttes med en delrapport, og det samlede arbejde offentliggøres efter fase 3 i én samlet rapport.

Fase 1

Ekspertudvalget skal (uddrag fra kommissoriet):

- ”kortlægge de trafikale behov, som borgerne har i de forskellige geografier: Landdistrikter og småøer, mindre og mellemstore byer samt store byer (Aarhus, Odense, Aalborg) og hovedstadsområdet.”
 - ”undersøge, hvordan nye og/eller alternative transportløsninger kan bidrage til at opfylde borgernes mobilitetsbehov i samspil med eller som erstatning for mere traditionelle kollektive transporttilbud.”
 - ”udarbejde et katalog over transportløsninger, som er hensigtsmæssige i forskellige geografiske områder.”
- Det er udvalgets forståelse, at der lægges særlig vægt på udfordringer og mulige løsninger i landdistrikter og mindre byer.
 - Udvalget leverer, jf. kommissoriet for arbejdet, ikke anbefalinger i fase 1, men analyserer videre på løsningernes økonomi samt fordele og ulemper ved løsningerne og endeligt, hvorledes de kan organiseres med henblik på anbefalinger efter fase 3.

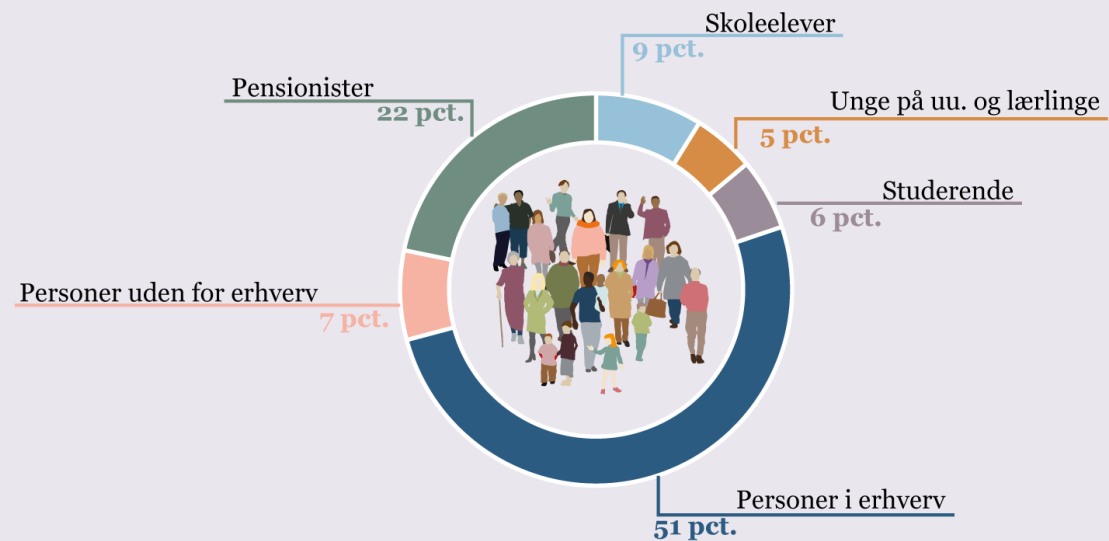
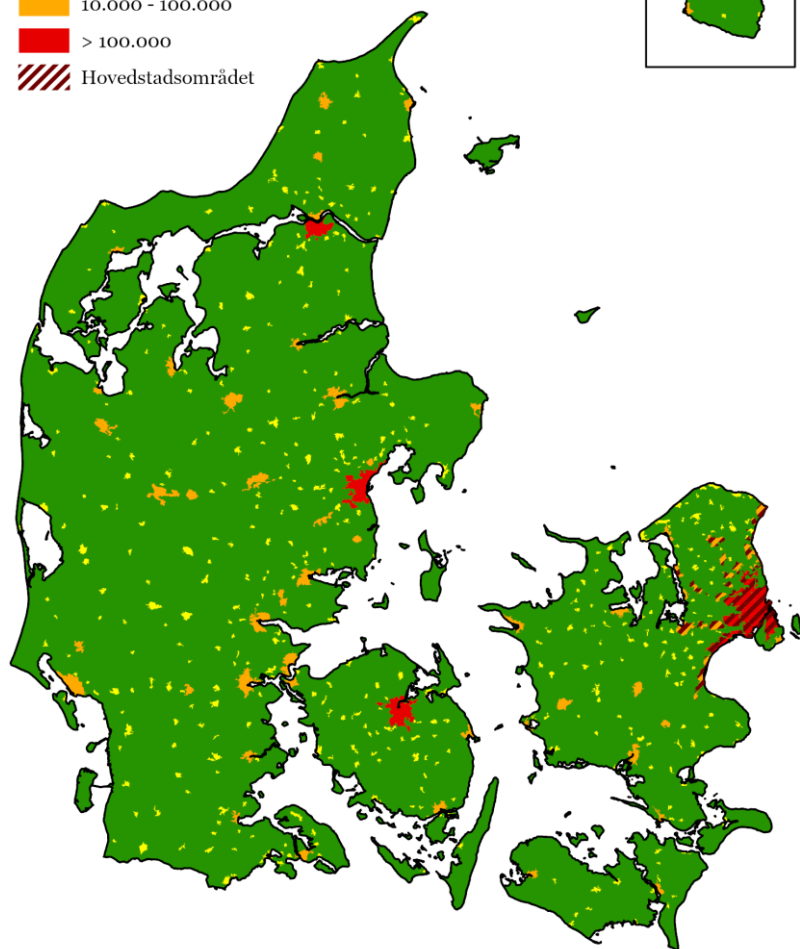


FUND I KORTLÆGNINGEN



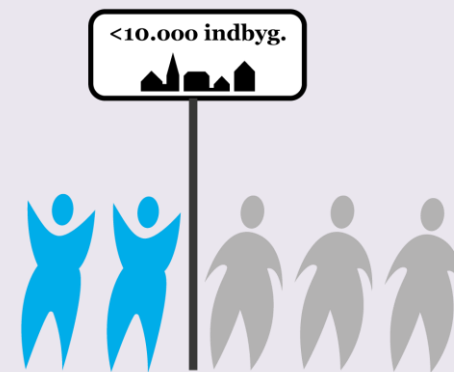
Danmark opdelt i 5 geografier

Udvalget har opmærksomhed på udvekslingen mellem by og land.



Fordelingen mellem de seks befolkningsgrupper af de 10-84-årige.

1/5 af befolkningen bor i landdistrikt (>1.000 indbyggere) og 1/5 i de mindre byer (1.000-10.000 indbyggere).



Der er væsentlig forskel på, hvilke transportmidler der benyttes, om man bor på landet eller i byen



Der er generelt ikke forskel på turformålene på tværs af geografierne (for alle transportformer), men **fritidsrejser** udgør den største andel af turformålene.

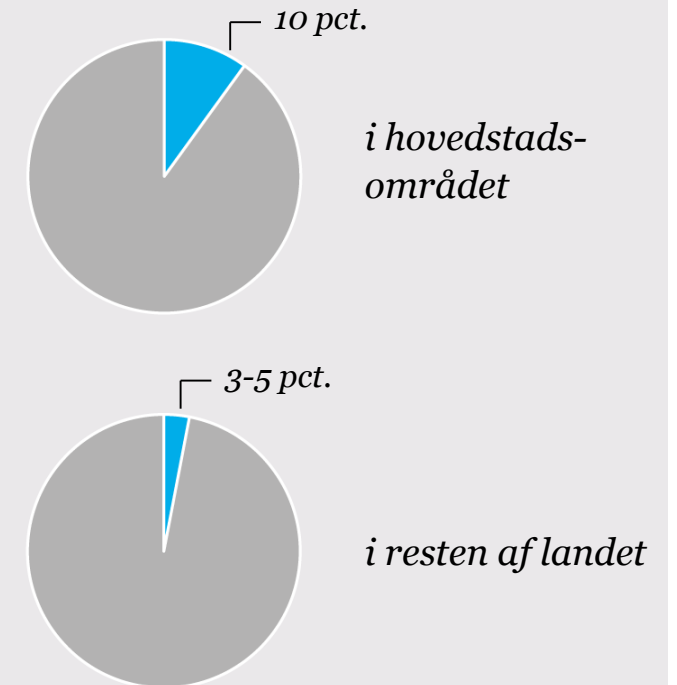


Cykel og gang udgør **ca. halvdelen af alle ture** i Aarhus, Odense, Aalborg og hovedstadsområdet....



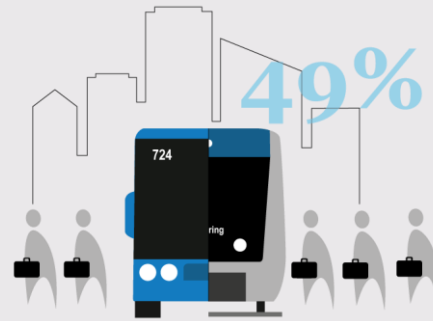
...mens bilen er dominerende i **landdistrikter, mindre byer og mellemstore byer.**

Kollektiv transport som andel af alle ture:

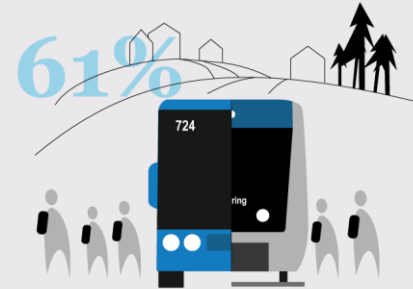


Der er også forskel på antallet af ture på tværs af land og by – og på tværs af befolkningsgrupper

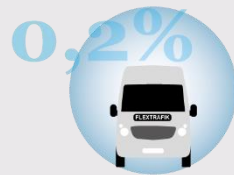
I hovedstadsområdet er det hovedsageligt **personer i erhverv**, som rejser med kollektiv transport (bus og tog)...



..mens det primært er **skoleelever og unge til ungdomsuddannelser** i landdistrikter.



Flextrafik udgør generelt en meget lille andel af den samlede kollektive transport.



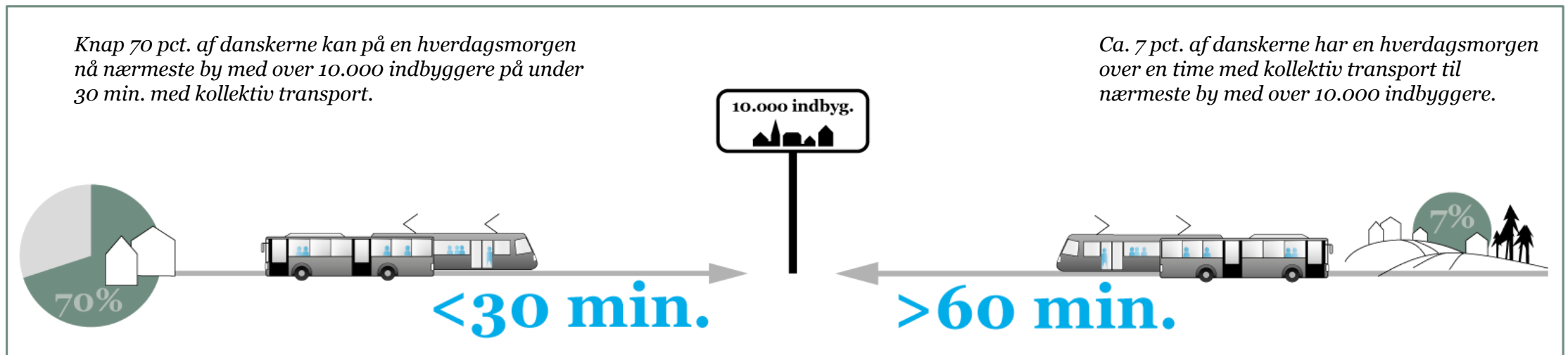
Danskerne foretager i gennemsnit **3 ture om dagen** på tværs af geografierne. I landdistrikter og i mindre byer foretages der 2,8 ture om dagen.

Pensionister
Færrest
2,5 ture pr. dag

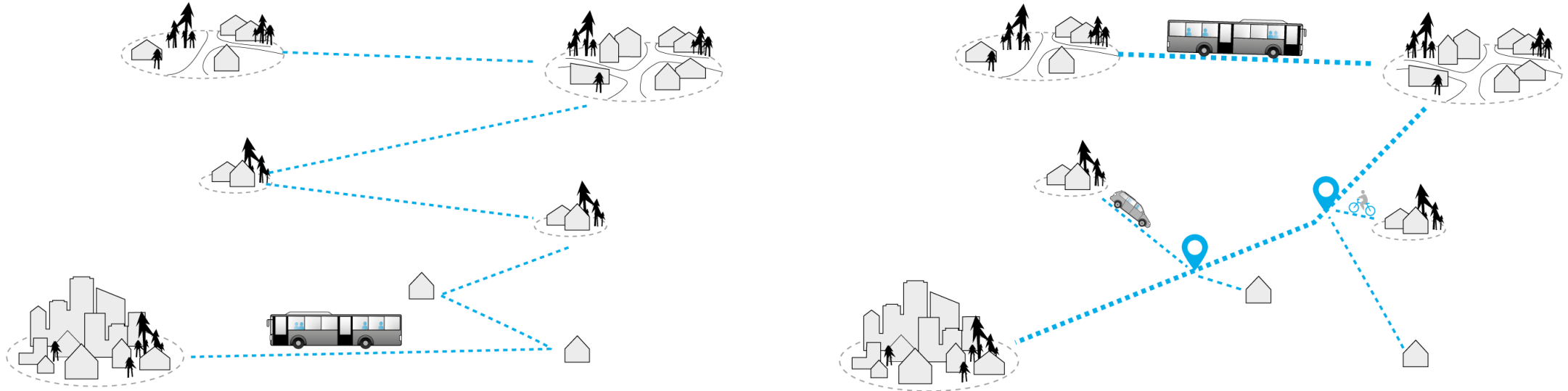
gennemsnittet
3 ture pr. dag

Flest
3,3 ture pr. dag
Personer i erhverv

I tyndtbefolkede områder kan der være langt til rutebunden kollektiv transport



Karakteristika og udfordringer for den kollektive transport i de enkelte geografier



I de større byer og i hovedstadsområdet er der en større fortætning af indbyggere på mindre areal, hvilket giver et større grundlag for rutebunden kollektiv transport.

I landdistrikter og mindre byer løser bilen hovedparten af transportbehovet for indbyggerne, hvor den rutebunde kollektive transport særligt sikrer adgang til skolegang for de yngste og unge borgere.

Det er ikke økonomisk eller klimamæssigt bæredygtigt at løse transportbehovet i tyndere befolkede områder og i områder med spredt beboelse med (flere af) de traditionelle rutebunde løsninger – så meget desto mindre med et faldende passagergrundlag.

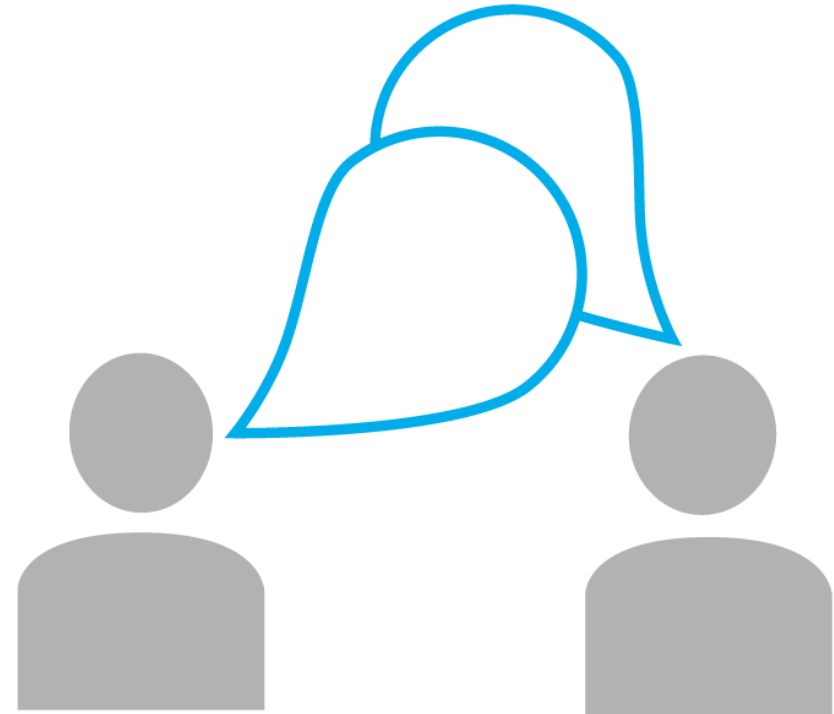
KATALOG OVER NYE MOBILITETSLØSNINGER



Udvalget har modtaget mange input i fase 1 om mobilitetsløsninger

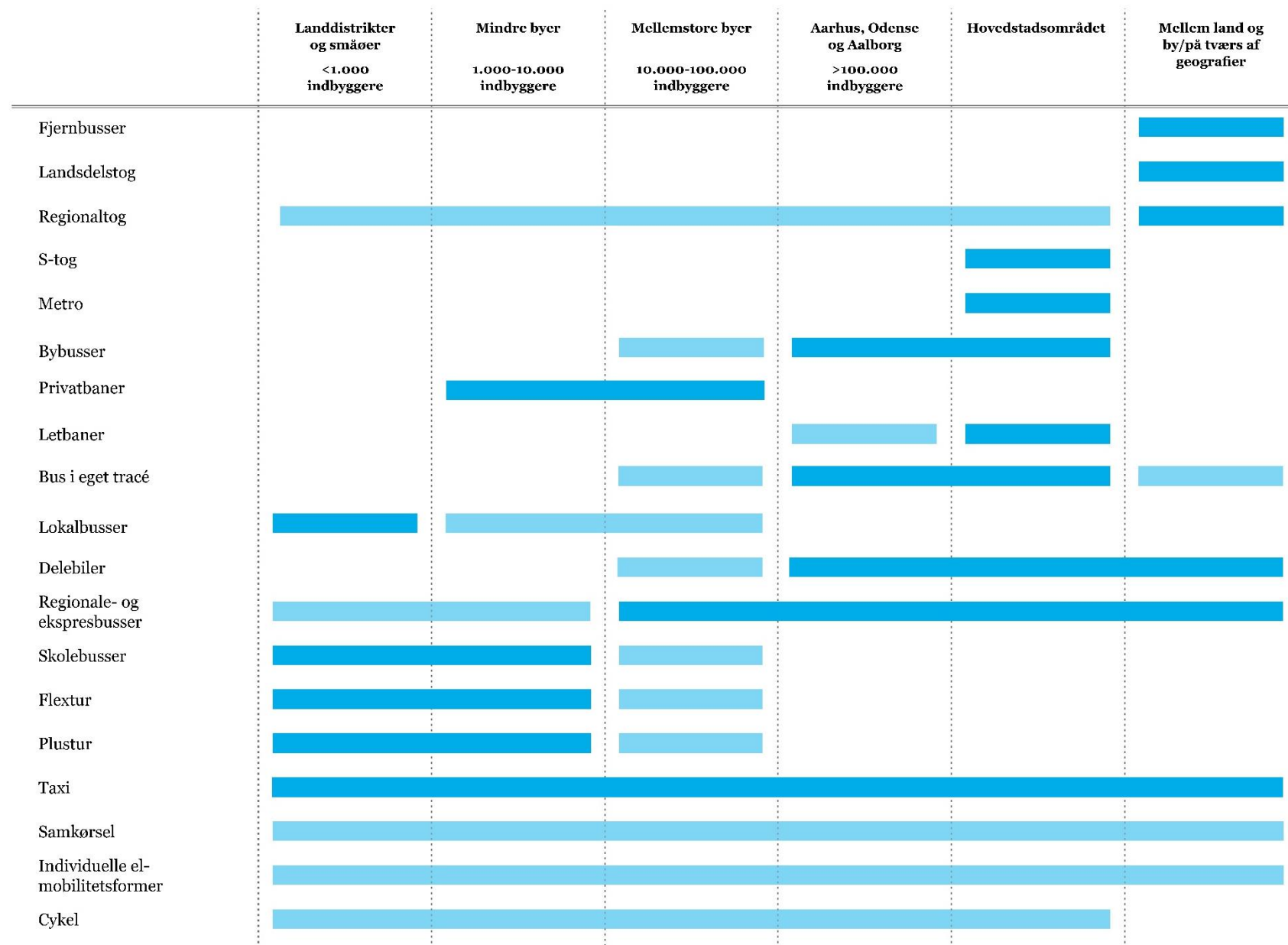
Grundlag og inspiration for arbejdet med mobilitetsløsninger:

- Udvalget har afholdt en workshop for brugerne af den kollektive transport, og har modtaget idéer og ønsker.
- Udvalget har afholdt et dialogmøde med interessenter i transportsektoren, og har modtaget deres ideer og forslag.
- Udvalget har modtaget mange input fra offentligheden i den åbne idépostkasse – og har i øvrigt modtaget input fra både aktører og organisationer.
- Udvalget har indsamlet international inspiration i mobilitetsløsninger, som anvendes i andre lande.

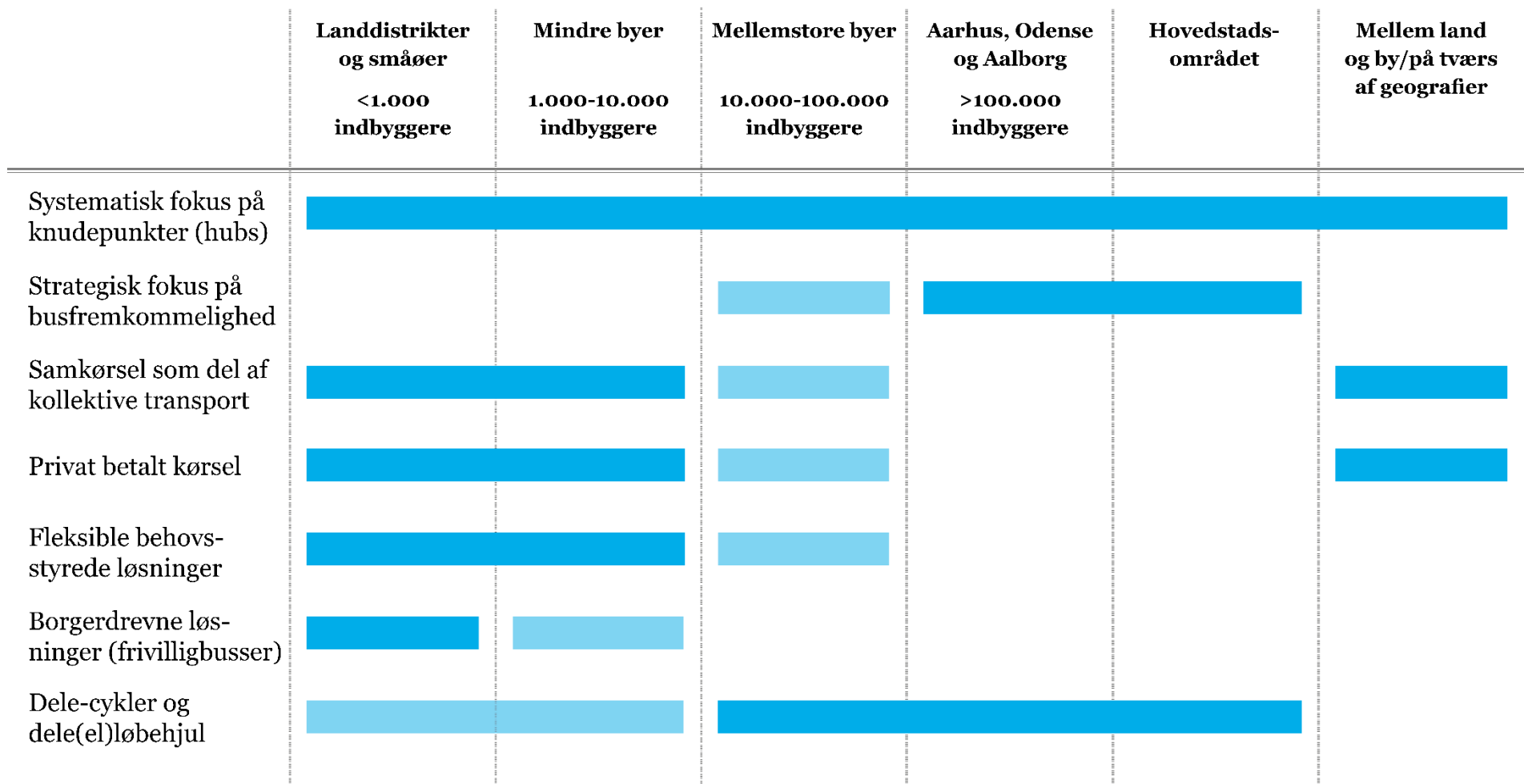


Katalog over mobilitets-løsninger

- løsninger udbredt i Danmark

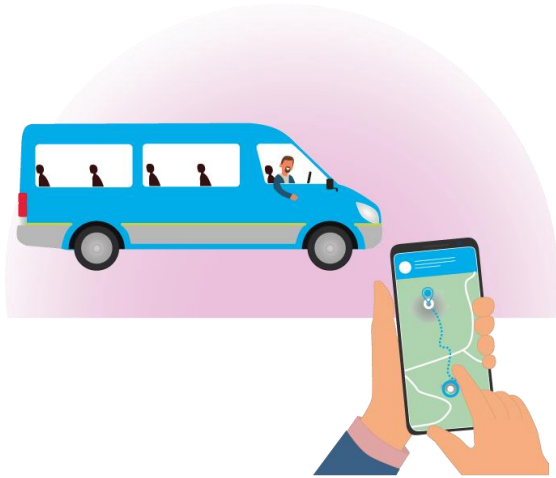


Katalog over mobilitetsløsninger – nye løsninger



Bruttokatalog:

Nye kollektive transportløsninger, der kan have potentiale i landdistrikter og mindre byer



Fleksible behovsstyrede løsninger, herunder fx bus-på-bestilling

Transportløsninger, der tilbydes fleksibelt, og kører direkte i områder med spredt beboelse, giver mulighed for bedre at ramme rejsemålet og forkorte rejsetiden.

Udvalget vil blandt andet undersøge, hvordan driftsøkonomien kan styres, herunder efterspørgslen og omkostningsstrukturen.



Lempeligere rammer for privat betalt kørsel

Ændrede rammer kan give et incitament til, at flere stiller deres private bil til rådighed og er villige til at medtage andre med et transportbehov.

Udvalget vil blandt andet undersøge, hvilke rammer der vil skabe tilstrækkeligt incitament til at flere stiller sin privatbil til rådighed.

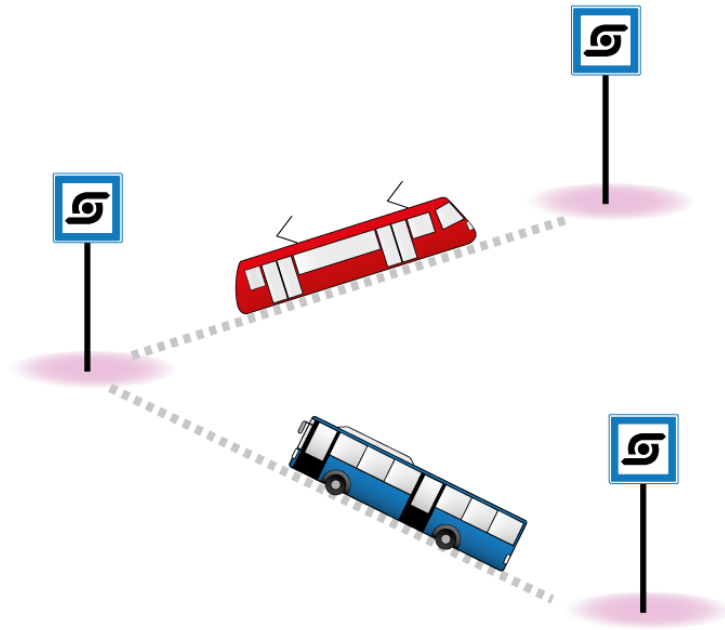


Muligheder for at anvende samkørsel som del af den kollektive transport

Vil kunne give trafikselskaberne mulighed for at inddrage eksisterende bilkapacitet på vejene i tilrettelæggelsen af den kollektive transport.

Udvalget vil blandt andet overveje, hvordan det undgås at betale for eksisterende samkørsel.

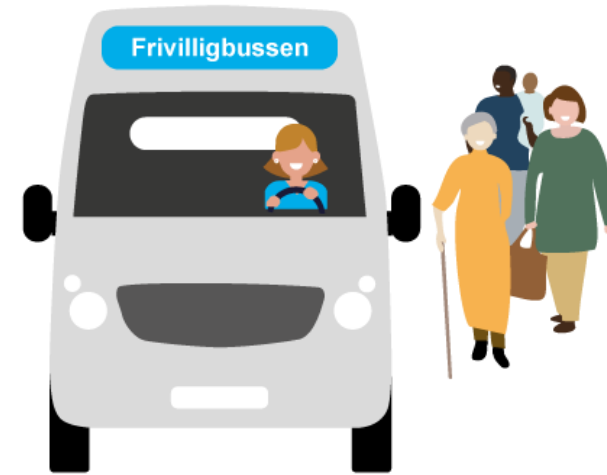
Bruttokatalog fortsat:



Systematisk fokus på udvikling af knudepunkter (hubs) og opkoblinger på det strategiske hovednet

Kombinerede rejser vil kunne lettes, og flere vil kunne få mere gavn af hovednettet, der samtidig vil kunne få et større passagergrundlag.

Udvalget vil blandt andet undersøge, hvordan koblingerne kan fremmes.

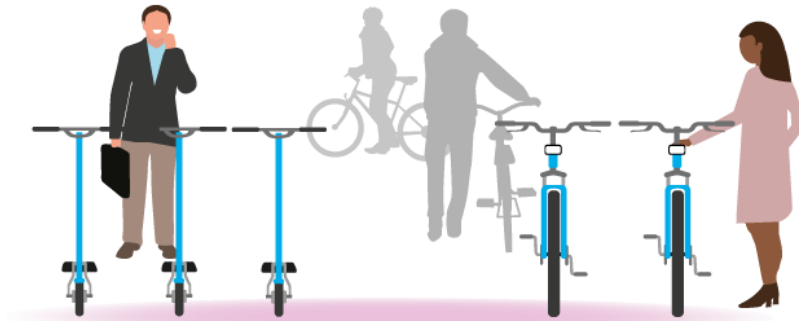


Bedre rammer for borgerdrevne løsninger, herunder frivilligbusser

Der vil kunne skabes bedre muligheder for, at lokalsamfund understøtter eget transportbehov.

Udvalget vil blandt andet undersøge, hvorledes disse løsninger kan anvendes, så de giver et tilfredsstillende niveau af forsyningsikkerhed.

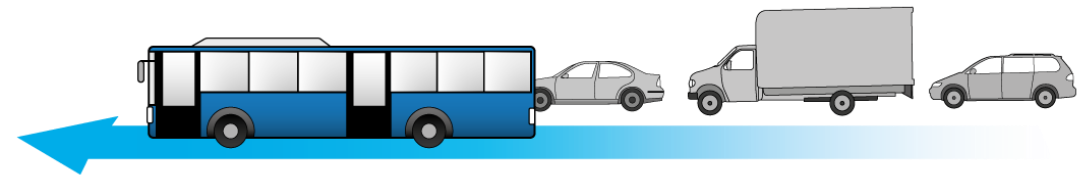
Bruttokatalog fortsat:



Øget udbredelse af dele-cykler og deleløbehjul

Vil, foruden at være en løsning i de store byer, kunne fungere som supplerende transportløsning i områder med længere til stationer og stoppesteder.

Udvalget vil blandt andet undersøge, under hvilke rammevilkår disse løsninger kan blive et attraktivt supplement til den kollektive transport på landet.



Strategisk fokus på busfremkommelighed i mellemstore og store byer

Øget effektivitet og punktlighed vil kunne øge attraktiviteten af kollektiv transport.

Udvalget vil blandt andet undersøge, om der kan opstilles anbefalinger for, hvornår investeringer i busfremkommelighed kan betale sig.



Brugeroplevelse - de enkelte transportløsninger kan ikke stå alene

Der skal sikres en ramme, der binder løsningerne sammen for brugeren. Der er risiko for forringelse af det kollektive transporttilbud, hvis der ikke sikres en kundeorienteret, fælles ramme om tilbuddene.

Udvalget vil i fase 3 arbejde videre med at belyse en række forhold omkring løsningerne i kataloget, og hvordan tilbuddene kan tilrettelægges hensigtsmæssigt inden for en samlet ramme, hvorved det sikres, at brugeren er i centrum.

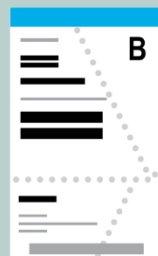
En sådan ramme skal understøtte, at tilbuddene fremstår koordinerede og overskuelige for den enkelte borger, så man har sikkerhed for at komme frem.

DET VIDERE ARBEJDE



Rammerne for det videre arbejde

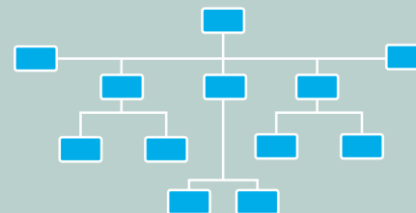
FASE 2



Afdækning af økonomien for trafikselskaberne samt afdækning af mulige modeller for en ny takststruktur.

- Kommissorium for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

FASE 3



Anbefalinger til en ny struktur for lokal kollektiv transport samt for organisering af den lokale kollektive transport.

- Kommissorium for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

Temaer for videre analyser af mobilitetsløsninger



Udfordringer

Tryghed for den rejsende

I det videre arbejde vil udvalget have fokus på, hvilke krav, der kan og skal stilles til nye aktører i den kollektive mobilitet, eller hvilke andre redskaber der kan anvendes, således at de rejsende kan føle sig trygge ved at anvende de nye tilbud.

Forsyningsikkerhed

Udvalget vil se nærmere på, hvilken incitamentsstruktur og samtænkning og organisering af mobilitetstilbuddene, der bedst kan bidrage til en høj forsyningsikkerhed.

Konkurrence mellem transportmidler

Udvalget vil se på, hvilken incitamentsstruktur og organisering af mobilitetstilbuddene, der bedst kan modgå, at tilbuddene udkonkurrerer hinanden.

Barrierer

Organisatoriske

Udvalget skal i henhold til kommissoriet se på organiseringen af den kollektive transportsektor. Organiseringen skal kunne håndtere de nye transportløsninger mv., der er arbejdet med i fase 1 og fase 2.

Lovgivningsmæssige

Udvalget skal i fase 3 overveje de lovgivningsmæssige rammebetingelser for trafikselskaberne, herunder give anbefalinger til eventuelle justeringer.

Tak.

EKSPERTUDVALG
om kollektiv mobilitet
i hele Danmark.....

Styrk mobiliteten i land- områderne

Trafikselskabernes bud på løsninger



TRAFIKSELSKABERNE

Lad os styrke mobiliteten i landområderne

Som samfund ønsker vi at styrke mobiliteten i landområderne, og i trafikelskaberne oplever vi stor interesse for at udvikle nye løsninger. Skal vi lykkes, kræver det bredt samarbejde, investeringer og mere fleksible lovrammer.

Lukkede lokalskoler og voksende transportafstand til uddannelsesinstitutioner, sundhedstilbud og indkøbsmuligheder betyder, at især børn, unge, ældre og andre uden egen bil i stigende grad er afhængige af den kollektive transport.

Kapaciteten i den traditionelle bus udnyttes fuldt ud, når børn skal til og fra skole og pendlerne på arbejde. Men når bussen kører uden for myldretiden, hvor efterspørgslen er meget mindre og er spredt, kan den være udfordret på fleksibiliteten. I trafikelskaberne oplever vi derfor en stigende interesse fra borgere, kommuner, regioner og politikere for at vi sammen kan udvikle nye og mere fleksible transportløsninger, som supplement til og afløsning af den traditionelle kollektive transport.

Klar til at tage ansvar

Trafikelskabernes erfaringer er, at der ikke findes én løsning til alle udfordringer på tværs af Danmark. Det er en kompliceret opgave, hvor der skal tages hensyn til mange interesser, lokal geografi og den demografiske udvikling. Nye tiltag kræver økonomi, bredt samarbejde og koordinering på tværs af stat, regioner, kommuner og lokale aktører. Det er en vigtig opgave, som trafikelskaberne gerne tager større ansvar for.

Trafikelskaberne har stor erfaring inden for drift og optimering af kerneprodukterne i form af bus og lokaltog, lige som vi har udviklet Flextrafik og samarbejdet om at skalere og standardisere den løsning på tværs af landet. På den baggrund har vi forslag til flere løsninger, som kan styrke den kollektive transport i landområderne, hvis der er politisk opbakning til at tilpasse rammevilkårene og føre dem ud i livet.

Vi præsenterer fire anbefalinger til mulige løsningsforslag på side 7 til 10.

Nye rammevilkår

I dag udgør de lovmæssige rammevilkår en barriere for at styrke mobiliteten og skabe bedre sammenhæng mellem by og land.

For eksempel har trafikelskaberne under den nuværende ramme ikke lov hjemmel til at påtage sig en mere aktiv og koordinerende rolle inden for blandt andet samkørsel og mikromobilitet. Samtidig betyder de økonomiske konjunkturer, at selskaberne sammen med kommuner og regioner har svært ved at prioritere storskala-forsøg, hvor de kan teste fremtidens grønne og mere sammenhængende mobilitetsløsninger for landområderne, som vil kræve investeringer

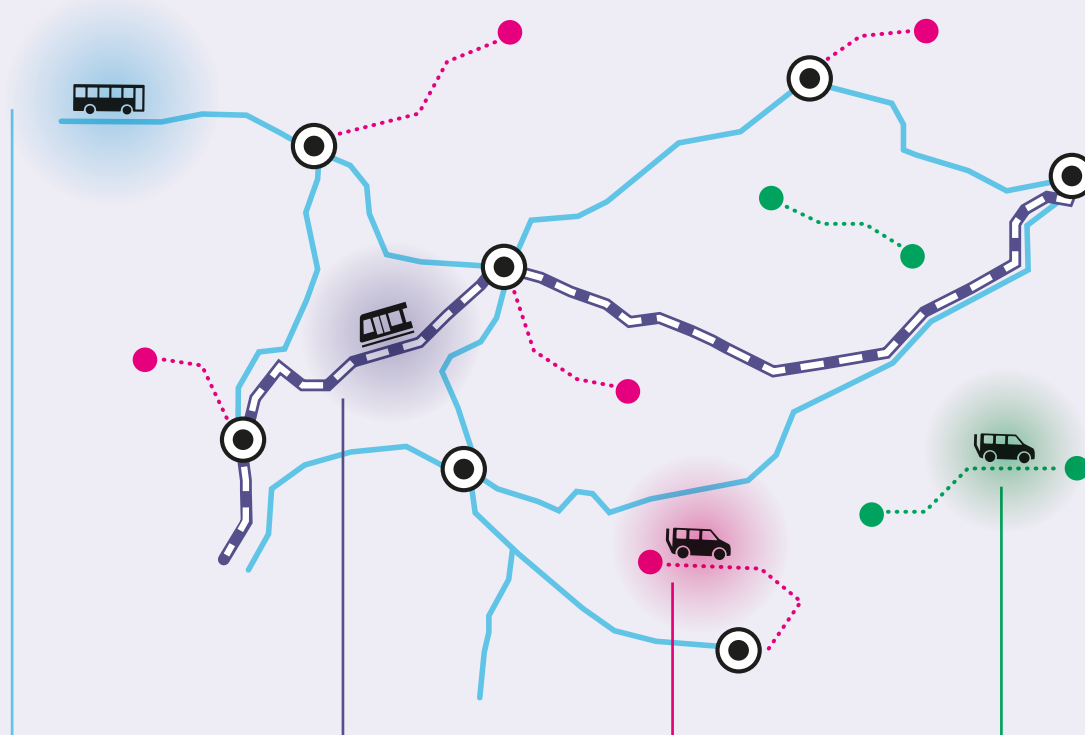
Med denne folder ønsker vi at give bud på, hvilke nye tiltag, der i tillæg til eller som erstatning for den traditionelle kollektive transport kan styrke mobilitet i landområderne. I Danmark har vi et solidt udgangspunkt, men vi skal udvikle og forny os for at fremme omstillingen til mere miljørigtig transport og service for at sikre den kollektive transport i de tyndest befolkede områder af landet.

I trafikelskaberne er vi klar til dialog om, hvordan vi skaber de bedste rammevilkår og afprøver løsninger. Det er en vigtig og ikke helt let opgave.

Formand for Trafikelskaberne
Steen Vindum, Midttrafik

Vores udgangspunkt

Danmark er overordnet set godt dækket af kollektiv transport. Statens jernbanetrafik er rygraden i den kollektiv transport på tværs af landet. Trafiksekskabernes kerneprodukter består af bus, lokaltog og flextrafik, der til sammen opfylder behovet hos mange.



Bus

Styrken ved den traditionelle bus er, at den er velkendt, har faste afgang, og at den kan flytte mange mennesker. Begrænsningen ligger i de tyndt befolkede områder, hvor bussen ikke altid er den bedste løsning ud fra hverken et økonomisk eller miljø-mæssigt perspektiv.

Lokaltog

Styrken ved lokaltoget er, at det som en del af rygraden i den kollektive transport forbinder regionale stationsbyer og udgør en central del af disse byers identitet. Begrænsningerne er, at lokalbanerne ofte er ensporede jernbaner, hvilket gør det svært at øge frekvensen. Og at det er dyrt at udvide skinnenet og anlægge nye stationer.

Plustur

Styrken ved Plustur er, at det giver mulighed for at bestille transport til eller fra en adresse, som ikke kan nås med bus eller tog. Transporten sker til eller fra nærmeste tilslutning til kollektiv transport. Begrænsninger er lang bestillingstid, ringe kendskab, og at det ikke tilbydes i alle kommuner.

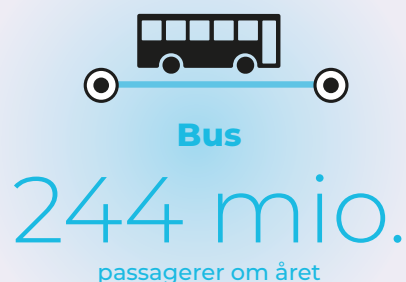
Flextur

Styrken ved Flextur er, at det er et tilbud om transport fra én adresse til en anden i de områder, hvor busruten eller Plustur af forskellige årsager ikke passer til passagerens behov. Begrænsningerne er lang bestillingstid, lavt kendskab, særskilt takstsystem og usikkerhed om økonomien for kommunerne.

Tilbud indenfor Flextrafikken	Nordjyllands Trafiksekskab	Midttrafik	Sydtrafik	Fynbus	BAT	Movia
Plustur Fra stoppested til dør	X	X	X	X		X
Flextur Fra dør til dør	X	X	X	X		X
Flexbus Fra stoppested til stoppested efter køreplan	X	X	X	X		

Kerneprodukterne løser forskellige opgaver

Der er stor variation i antal passagerer, kapacitet og funktion for trafiksekskabernes kerneprodukter. Alle produkter er med til at løse en samfundsopgave.



MYTER ?

De store "tomme" busser ?

De fleste buslinjer har en spidsbelastning i forbindelse med pendling til og fra arbejde, uddannelse og skole. Derfor vil antallet af passagerer i bussen variere i løbet af dagen og i løbet af ruten. Det er med andre ord spidsbelastningen, der dimensionerer bussens størrelse. Hvis man på nogle tidspunkter skulle køre med en mindre bus, ville det i mange tilfælde være en ekstraomkostning. Fra et økonomisk synspunkt er det således mest rentabelt at køre med den store bus, man allerede har betalt for, selvom efterspørgslen er lav.

Flextrafik kan erstatte busserne ?

Både flex- og plustur er gode løsninger, der giver mobilitet for borgerne i de områder og på de tidspunkter, hvor bus og lokaltog ikke kan slå til. Men som det fremgår af de årlige passagertal, har flextrafik ikke den fornødne kapacitet til at erstatte busserne i spidsbelastningsperioderne med mange skolebørn og uddannelsessøgende. Dertil vil der også være store kommunale merudgifter forbundet med en overflytning. Der køres i dag knap 900.000 ture årligt med Flextur på landsplan, og en typisk busrute på landet har 50.000 - 100.000 passagerer årligt.



Fire løsnings-
forslag til
at få flere
med ombord →

Trafikselskaberne er klar til at teste og udrulle nye transportløsninger

Sammen med vores samarbejdspartnere har vi opbygget viden, erfaring og kompetencer med drift og udvikling af den kollektive transport i landområderne. Vi har gennemført test af forskellige bud på nye løsninger såsom delecykler, samkørsel og nye flexprodukter. Erfaringer fra vores forsøg viser, at den gode mobilitet i landområderne består af et bredt udbud af løsninger med opbakning i lokalbefolkningen.

Nogle løsninger har potentialet til at gå fra pilotforsøg til nye hyldevarer, enten som helt nye produkter, eller som tiltag, der kan understøtte og styrke de eksisterende kerneprodukter. På de følgende sider præsenteres selskabernes anbefalinger til fire konkrete løsninger, der kan være næste skridt i en styrkelse af den kollektive transport i landområderne. Selvom løsningerne enkeltvis har en begrænset størrelsesorden sammenlignet med klassisk kollektiv transport, så kan de i sammenhæng og som supplement til kerneprodukterne bidrage til den gode mobilitet. Løsninger som trafikselskaberne er klar til at teste i stor skala i landområderne.

Samarbejde og lokal forankring

Storskalaforsøg af løsningerne bygger videre på den gode tradition for samarbejde og vidensdeling selskaberne imellem og ikke mindst med regioner,

kommuner og landsbyråd mv. Flextrafikken er med sine 30 år på bagen et godt eksempel på, hvordan et forsøg i ét selskab er blevet skaleret, harmoniseret og integreret på tværs af trafikselskaberne.

Når der skal etableres offentlig-privat samarbejde og integreres nye løsninger i eksisterende systemer, er der behov for en aktør, der kan igangsætte, koordinere og holde hånden under lokale initiativer. Det viser erfaringerne fra bl.a. Flextrafikken.

Fleksible rammevilkår og investeringer

Den teknologiske udvikling kan give mulighed for at integrere nye transportformer i eksisterende løsninger som Rejseplanen og Rejsekortet.

Derimod er de eksisterende lovrammer en barriere. I trafikselskaberne ser vi derfor et behov for en samlet vurdering af investeringsbehovet, samt hvordan vi kan tilpasse lovgivningen og andre rammevilkår, så de tager højde for at integrere samkørsel, mikromobilitet og for eksempel civilsamfundsbaseerede løsninger i den kollektive trafik.

Med fleksible rammevilkår og investeringer kan vi i fællesskab sikre mobiliteten og skabe et økonomisk, miljømæssigt og socialt bæredygtigt landsamfund i Danmark.

95.000

husstande
i landdistrikterne har ikke
adgang til egen bil

Samkørsel

Udnytter de tomme bilsæder

1.

Betal med Rejsekortet for at køre med i din nabos bil. Det er konceptet bag et pilotprojekt gennemført mellem Nordjyllands Trafikselskab (NT), Region Nordjylland og samkørselstjenesten NaboGo i 2022. Målsætningen var 8.000 ture, og der blev kørt 20.000.

NT og NaboGo har integreret samkørsel i Rejseplanen, og NaboGo har integreret alle NT's stoppesteder i deres app.

Økonomisk integration og nye korridorer

Fortsætter passageren rejsen med kollektiv transport, indgår samkørslen i den samlede rejsepris på samme måde, som hvis passageren havde skifte fra bus til tog.

Trafikselskaberne køber pladser hos private bilister i oplagte korridorer for samkørsel. Bilisterne får et lille beløb for at stille sæder til rådighed, uanset om der er passagerer med eller ej. Dermed kan trafikselskaberne skabe nye korridorer, der hvor bussen er for dyr en løsning.

Nemt at udbrede

Projektet kan relativt nemt skaleres til andre geografiske områder, hvor der er mange biler og begrænset kollektiv transport. Succesfuld udbredelse kræver samarbejde mellem trafikselskaber, samkørsels-tjenester, ungdomsuddannelser, virksomheder, kommuner og regionen.

Virksomheder og uddannelser skal hjælpe med at markedsføre, mens trafikselskaberne sammen med kommune og region skal finde en økonomisk fordelingsnøgle. Økonomisk forventes samkørselsordninger at være billigere for kommunerne end Plustur og Flextur.

Proces

Anden fase af pilotprojektet i Nordjylland består af to dele. Den ene er samkørsel til og fra et knudepunkt for kollektiv transport, mens den anden er etablering af samkørselsruter i korridorer på landet uden kollektiv transport, for eksempel til uddannelsesinstitutioner.

Processen kræver etablering af nye partnerskaber, igangsætning af nyt pilotprojekt og herefter fuld idriftsættelse.

Barrierer og risici

Lov om trafikselskaber og anden relevant lovgivning skal justeres, så trafikselskaberne kan købe kapacitet af andre udbydere af mobilitet, i dette tilfælde samkørselstjenester.



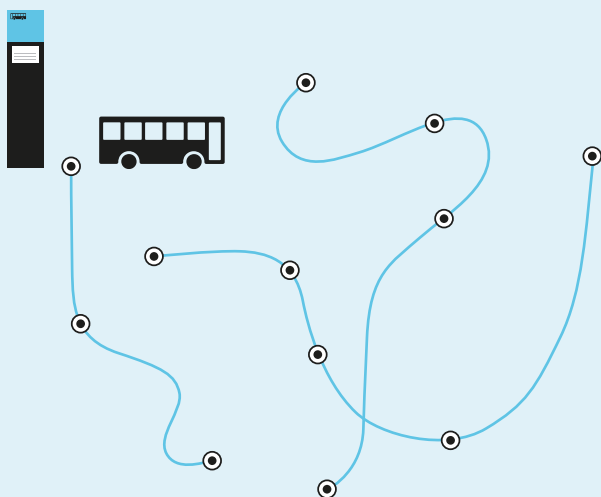
Fleksibel offentlig transport

Gør bussen mere fleksibel

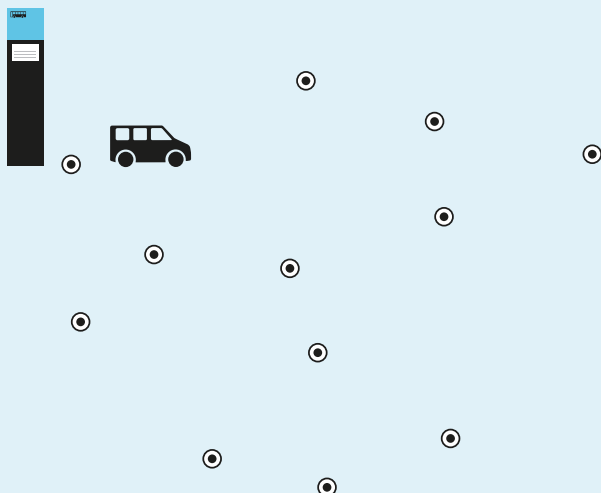
Fleksibel offentlig transport er et koncept, hvor trafikselskaberne tilbyder mindre busser, der kører i en direkte rute mellem eksisterende og/eller nye stoppesteder, men kun kører, når de bliver bestilt af en borger. Det vil sige uden en fast køreplan.

De mindre busser vil, når borgerne har brug for det, køre med højere frekvens og kortere rejsetid end den sædvanlige busdrift i landområderne. Dermed bliver det mere effektivt for borgerne, og trafikselskaberne undgår at køre ture uden passagerer.

Bus i rutedrift



Fleksibel offentlig transport



2.

Nemt at komme til knudepunkter

Fleksibel offentlig transport med behovs-styrede busser vil skabe et mere fleksibelt transporttilbud i landdistrikterne. Trafikselskaberne vil have særligt fokus på at bringe pendlere og studerende uden for de større byer direkte til trafikale knudepunkter, men servicen skal være attraktiv for alle kundegrupper, da det skal erstatte den traditionelle rutedrift.

Bedre økonomisk overblik

Bestillingen af bussen vil foregå nemt via en app, og betalingen sker i Rejsekortet. Da Flexibel offentlig transport forventes at erstatte mange flexture, vil det give kommunerne bedre mulighed for at styre økonomien.

Et succesfuldt projekt kræver samarbejde mellem kommune, trafikselskab og lokalbefolkningen.

Proces

Movia designer et pilotforsøg i samarbejde med Faxe Kommune om serviceniveau og driftsøkonomi, med henblik på at afgøre om der skal gennemføres egentlige forsøg på en til tre linjer i perioden 2023 til 2025. Projektet er skalerbart, da geografi, demografi og busbetjening i området er typisk for landområder.

Barrierer og risici

Risiko for lav anvendelsesgrad, hvis løsningen bliver for kompleks, eller det bliver for svært at finde en løsning til ikke-digitale passagerer. Lav anvendelsesgrad vil give usikkerhed om driftsøkonomien for kommunerne og trafikselskabet.

Frivilligbussen

Aktiverer de lokale kræfter

3.

Konceptet bag Frivilligbussen er, at trafik-selskabet stiller en eller flere 9-personers minibusser til rådighed for et landsby-samfund. Trafikselskabet varetager køb eller leasing af minibussen og stiller et booking- og betalingssystem til rådighed, mens bussen køres af frivillige fra lokal-samfundet. Ruter og frekvens aftales i lokalsamfundet, så det kan for eksempel være daglige ture til indkøbsmuligheder eller sundhedscentre.

Frivilligbussen skal være et lokalforankret supplement til den eksisterende flextrafik i områder, der ikke har busbetjening ud over enkelte skolebusture morgen og eftermiddag.

Øget mobilitet for unge og ældre

Frivilligbussen skal øge mobiliteten for især unge og ældre uden egen bil i de områder, hvor der ikke er kundegrundlag for at opretholde en almindelig busrute. Da et succesfuldt projekt er afhængig af stort lokalt engagement, er skalerings-potentialet moderat. Men med trafik-selskabet som igangsætter og tovholder i forhold til køretøj og økonomi øges sandsynligheden for succes, da lokalsamfundet kun skal koncentrere sig om driften.

Frivilligbussen kan udover at øge mobiliteten være med til at styrke sociale fællesskaber i et lokalsamfund.

Proces

Med udgangspunkt i læringen fra tidligere forsøg med landsby-busser udvikles et koncept for Frivilligbussen. Konceptet finjusteres i et pilotprojekt og udbredes herefter til aktive lokalsamfund over hele landet.

Barrierer og risici

Lov om trafik-selskaber og anden relevant lovgivning skal justeres, så trafik-selskabet kan påtage sig koordineringsrollen, hvis en kommune ønsker det. Lokalsamfundet skal være aktivt og kunne sikre tilstrækkeligt med pålidelige chauffører, der kan leve op til nogle fastsatte kriterier. Passagerer skal være dækket af bussens ansvarsforsikring.



Hubs binder mobiliteten sammen

Styrker sammenhængen mellem transportformer



Fra forblæst busterminal til inspirerende trafikknudepunkt, der samler kollektive transportformer, p-pladser, ladestandere, samkørsel, delecycler og andre tilbud inden for mikromobilitet.

Bedre faciliteter for parkering, indkøb og andre dagligdagsfunktioner i forbindelse med skift mellem transportformer kan få flere borgere i de små byers opland til at vælge kollektiv transport. Gode hubs vil gøre det mere attraktivt for bilister at skifte til den kollektive transport for en del af rejsen og gøre trafikknudepunkter til oplagte udgangspunkter for flextrafik, samkørsel og mikromobilitet.

Rønne sætter retningen

I samarbejde med lokale aktører har Midttrafik udarbejdet en vision for, hvordan Rønne Busterminal kan blive fremtidens mobilitetshub. Tiltag som tryghed, komfort, tilgængelighed, rejseinformation, grønne arealer og gode ventefaciliteter er defineret som parametre for at inspirere rejsende til i højere grad at bruge knudepunktet til at skifte fra cykel, bil, flextrafik eller lokalbus til den regionale hovedrute mod Aarhus.

Hver dag står 1.300 passagerer fra Rønne og opland på en busrute i Rønne, og det tal forventes at vokse med en ny mobilitetshub. Konceptet kan udbredes til andre

trafikselskaber, skaleres til resten af landet og bidrage til at øge mobiliteten i landområder, så flere får glæde af den kollektive transport.

Proces

Strategien konkretiseres, og to til tre pilotprojekter etableres med henblik på udvikling og udrulning af et fælles, samlet koncept for hubs.

Barrierer og risici

Trafikselskaber, regioner, kommuner, mobilitetsudbydere og lokale interessenter skal arbejde sammen på tværs af ansvar og retning. For eksempel er gode publikumsfaciliteter af afgørende betydning for trafikselskaberne, men ligger uden for trafikselskabernes ansvarsområde.

I landområderne er der ikke et marked for dele- og mikromobilitet. Under den nuværende lovgivning har trafikselskaberne ikke mulighed for at understøtte denne markedsudvikling, selv om det ligger inden for selskabernes interessesfære.



Nordjyllands Trafikselskab

John F. Kennedys Plads 1T, 3.sal
9000 Aalborg

info@ntmail.dk
www.nordjyllandstrafikselskab.dk

Fynbus

Tolderlundsvej 9
5000 Odense C

fynbus@fynbus.dk
www.fynbus.dk



midttrafik

Midttrafik

Søren Nymarks vej 3
8270 Højbjerg

midttrafik@midttrafik.dk
www.midttrafik.dk

BAT

Snellemark 30
3700 Rønne

post@bat.dk
www.bat.dk



Sydtrafik

Banegårdspladsen 5
6600 Vejen

post@sydtrafik.dk
www.sydtrafik.dk



Trafikselskabet Movia

Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

movia@moviatrafik.dk
www.movia.dk



TRAFIKSELSKABERNE

Trafikselskaberne

Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

lor@moviatrafik.dk
www.trafikselskaberne.dk



TRAFIKSELSKABERNE